№ 4. Lipiec 1931. CENA 80 gr.

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

ORGAN POLSKIEJ I WSZECHŚWIATOWEJ TURYSTYKI



Góral z Tatr

Photo-Plat

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE
ORGAN POLSKIEJ I WSZECHŚWIATOWEJ TURYSTYKI

Od 17 marca do 1 lipca

Nie tak bardzo dawno jeszcze, gdyż w dniu 17 marca r. b. w Warszawie odbył się Zjazd Turystyczny. Już samo zwołanie jego pokrzepiło bardzo wszystkich, którym dobro turystyki polskiej leży na sercu, zjazd ten bowiem uważali niektórzy za widomą oznakę, że wogóle coś się u nas robi w tej sprawie, w której cały świat zrobił już tak wiele. Zjazd odbył się według programu, t. zn. obecni wysłuchali urzędowych przemówień i spokojnie rozeszli się do domów. Przemówienia urzędowe odznaczały się urzędowym optymizmem oraz niezwykłym brakiem wyczucia potrzeb rzeczywistości, a jedynym uchwytnym rezultatem zjazdu było głębokie przekonanie, że teraz oto turystykę biorą w swoje ręce sfery urzędowe, niby jakiś monopol, i za pomocą „odrabiania kawałków" będą się starały zadośćuczynić jej potrzebom.

W tej sytuacji nie pozostawało nic innego do czynienia, jak czekać na rezultaty. Wszyscy też czekaliśmy przez 3 i pół miesiąca, aby po upływie tego czasu skonstatować, że rzeczywistość jest bardzo smutna, ludzie mają najlepsze chęci, ale przeważnie nie posiadają najmniejszego pojęcia co i jak należy czynić, że wreszcie „urzędowe kawałki" kładą turystykę na obie łopatki w stopniu nie mniejszym, niż kładły wszystko, co jest żywe, dzisiejsze, wymagające inicjatywy, ruchu i szybkości decyzji, a co nie znosi biurokratyzmu.

Jednem słowem — zawód na całej linji dla wszystkich błogosławionych, którzy wierzyli.

Dla nas dzisiejszy stan turystyki nie jest żadną niespodzianką. Nigdy nie mieliśmy zaufania do „odrabiania kawałków" tam, gdzie chodzi o szybkie posunięcia, na dążające za potrzebami życia. Dlatego nie należymy do liczby rozczarowanych.

Jako sumienni jednak kronikarze zmuszeni jesteśmy do zanotowania faktów, które nastąpiły od słynnego zjazdu w dniu 17 marca r. b. do dnia dzisiejszego.

Najważniejszym z nich jest bliska realizacja centralnego urzędu turystycznego, która ma nastąpić już w najbliższych dniach. Jeżeli w centrali pierwsze skrzypce przypadną sferom obywatelskim, wtedy stanie się ona organem, który ruszy z miejsca sprawę turystyki polskiej. Jeżeli jednak (co, niestety, przewidywać należy) prymy znajdą się w rękach biurokratycznych, organizacje zaś obywatelskie pozostaną tylko częściowo „na przyczepkę", częściowo zaś dla brania na siebie odpowiedzialności za to, czego nie zbroiły, wtedy można będzie wypisać polskiej turystyce piękny nekrolog na długie lata.

Drugą ważną sprawą, która wywołała wiele hałasu i niezadowolenia w społeczeństwie, jest fundusz drogowy, owoc swoistych poglądów ministerstwa Robót Publicznych.

Sprawa funduszu drogowego poddana została już druzgocącej krytyce ze wszystkich punktów widzenia. W powodzi artykułów, drukowanych przez wszystkie organy prasy dostatecznie oświetlono już szkodliwość nowego podatku. My ze swej strony zaznaczyć musimy, że jest on jeszcze jednym gwoździem do trumny polskiej turystyki. Ustawa o funduszu kasuje automobilizm w Polsce i popiera ruch pojazdów konnych, czyli, inaczej mówiąc, proteguje psucie szos przez ciężkie wozy o wąskich obręczach, tak dokładnie krające każdą szosę na miłe dla oka koleje. Nie posiadamy dość bujnej wyobraźni, aby przedstawić sobie turystykę współczesną bez samochodów i szos, dlatego też z najżywszym niepokojem myślimy o przyszłości jej w tych warunkach.

W związku z centralną instytucją turystyczną pomyślano o znalezieniu dla niej funduszów. Nie było to rzeczą łatwą w dzisiejszych warunkach, kiedy społeczeństwo nie może płacić żadnych nowych podatków, nie mogąc podołać już istniejącym. Pomimo to jednak uznano za właściwe zaprojektować cały szereg opłat, nie noszących wprawdzie nazwy podatków, ale nie będących niczem innem. Tak np. przewidziane jest pobieranie 1 proc. tytułem dodatku do rachunków hotelowych i pensjonatowych, dopłaty 10% do taks kuracyjnych, pięcioprocentową dopłatę do biletów wejścia do kin, teatrów, na place sportowe, za wejścia do muzeów, etc., 25% dopłaty do biletów peronowych, opłat od restauracyj, kawiarń, cukierni, gospód, mleczarni, składów artykułów sportowych w wysokości 0,1% obrotu, ustalonego dla wymiaru podatku obrotowego, opłat od paszportów zagranicznych normalnych i ulgowych, z wyjątkiem dyplomatycznych, robotniczych i emigracyjnych, a wreszcie obciążenie biur podróży, księgarń kolejowych oraz biur okrętowych w wysokości 0,3% obrotu, ustalonego dla wymiaru państwowego podatku obrotowego. Nie oszczędzono również wojewódzkich związków popierania turystyki, które według projektu ministerjalnego miałyby przelewać 10% swoich dochodów na rzecz planowanego funduszu.

Obciążenia, jakie z tego tytułu wynikłyby dla społeczeństwa byłyby wielkie. Nie mniej obciążony byłby każdy turysta, pragnący podróżować po Polsce, jest bowiem rzeczą naturalną, że każde z wyliczonych przedsiębiorstw musi tak obliczać ceny swoich towarów i świadczeń, aby ciężary wypływające z nowego opodatkowania, przerzucić na kupującego, wzgl. korzystającego zę świadczeń, t. j. na turystę.

Innemi słowy mówiąc planuje się opodatkowanie turystów i to w wysokim stopniu.

Jest to zupełnie swoista metoda popierania turystyki w kraju, który jej właściwie nie posiada. Jest to w całem znaczeniu paradoksem według pojęć ogólnoludzkich i zaprzeczeniem wszystkich metod, stosowanych przez cały świat w celu podniesienia turystyki. Być może, że kryje się w tem jakaś genjalna ideja, której my nie zauważamy. Obawiamy się jednak, że i kandydaci na turystów również jej nie zauważą, i, odstraszeni wielkiemi obciążeniami, jakie ich czekają, zrezygnują z turystyki po Polsce. W ten sposób kura, mogąca nieść złote jaja, sama skona z głodu.

Zbyt elementarnem byłoby podnoszenie na tem miejscu szkód moralnych, jakie poniesiemy z tego zahamowania (w najlepszym razie!) naszej turystyki. Nie uważamy za właściwe rozpisywać się również o wielkich bezpośrednich stratach materjalnych, jakie zahamowanie to przyniesie krajowi. Obie te pozycje w ogólnym bilansie Polski będą stanowiły poważny deficyt, którego nawet w setnej części nie wyrównają haracze, opłacane przez poszczególnych turystów, którzy nie przestraszą się drożyzny turystyki w Polsce.

Faktem, nie ulegającym najmniejszej kwestji jest jednak, że powyższe zarządzenia, o ile zostaną one urzeczywistnione, z punktu zabiją popularność turystyki, która w ostatnich latach, pomimo wszelkiego rodzaju przeszkód, stale wzrastała. Z turystyki w tych warunkach czyni się przedmiot zbytku, zamiast uczynić ją popularną i dostępną dla wszystkich, jak to się dzieje wszędzie zagranicą, i co czyni z niej dopiero wtedy źródło poważnych pozycyj dochodowych dla państwa tak w sensie moralnym jak materjalnym. Nowe opłaty wytworzą sytuację, podobną do tej, jaką stworzyłby właściciel sklepu, pragnący sprzedawać swoje towary, ale jednocześnie pobierający wysoką opłatę za wstęp do sklepu.

A przytem jeszcze jedna okoliczność, również niemałej wagi. Zniżka płac urzędniczych, która odbija się najfatalniej w świecie na ogólnym obrocie pieniądza w gospodarce narodowej, pociąga za sobą dalsze zubożenie ludności. Już to samo jest poważną przeszkodą w popularyzacji turystyki, projektowane zaś podatki na turystów dopełnią jeszcze miary.

Niewesoły nasz artykuł uzupełnić musimy, niestety, jeszcze jedną wiadomością. Oto ni z tego ni z owego, jednem pociągnięciem pióra, podniesiono opłaty za paszporty zagraniczne o całe 100%.

W swoim czasie sejm uchwalił zniesienie zupełne opłat paszportowych. Uchwała ta nie została wykonana, jednak pod naciskiem (bardzo długotrwałym!) opinji opłaty zniżone zostały z 500 złotych na 100. Obecnie podniesiono je do wysokości 200 zł. „Okno na Europę", które nigdy nie było otwarte zupełnie, znowu zostało więcej zamurowane.

Efekt fiskalny tego zarządzenia będzie żaden. Zamiast 100 osób, opłacających po 100 zł. za paszport, wyjedzie 20 osób, płacących po 200 zł. Efekt moralny natomiast osiągnięty został w całej, ujemnej pełni. Propaganda zagraniczna nie omieszka wyzyskać tego zarządzenia, a jak nam donoszą nasi korespondenci zagraniczni, zarządzenia „odwetowe" w stosunku do nas niedługo dadzą na siebie czekać.

Z zarządzeń, krzepiących dusze, zanotować należy jeden jedyny fakt: obniżenie taryfy kolejowej dla wojskowych, do wysokości 20% normalnych cen biletów, oraz dla ich rodzin do wysokości 50 procent.

Ministerstwo Spraw Wojskowych, jakkolwiek nie miało zapewne na myśli specjalnie turystyki dla wojskowych, poparło wybitnie tę sprawę. Za to należy mu się uznanie. Czego nie dokonały odpowiednie ministerstwa dla cywilów, tego dokonało Ministerstwo Spraw Wojskowych dla swoich podwładnych.

Tam zrozumiano korzyści, płynące ze zwiększonej swobody ruchów, w innych ministerstwach nie. Wojskowi są lepszymi ekonomistami od cywilów.

Wspominaliśmy o centrali turystycznej. Urzędowe otwarcie jej ma nastąpić w dniu 1 lipca, t. j. w chwili, w której niniejszy numer „Wiadomości" będzie już wydrukowany. Cała sprawa trzymana jest w głębokiej tajemnicy. Nas, prasę fachową, Ministerstwo Robót Publicznych nie uważa za właściwe o niczem, informować. Również prasa codzienna nie jest o tej sprawie poinformowana. Rozumiemy doskonale, że każdy, kto się konspiruje, musi mieć ku temu powody. Posiada je zapewne i Ministerstwo Robót Publicznych, które lubi efektowne niespodzianki w rodzaju faktów dokonanych, jak np. fundusz drogowy. W tym wypadku ma być owym faktem dokonanym centrala turystyczna. Społeczeństwo znowu z ciekawością będzie przyglądało się nowemu tworowi, a działalność jego oceni dopiero po upływie pewnego czasu. Narazie nie można jeszcze o niej nic powiedzieć, trzeba czekać i patrzeć, o ile urzędowe sfery pozwolą na patrzenie zbliska.

Nie uprzedzamy się zawczasu do nowej instytucji, ale z drugiej strony trudno od nas wymagać, po wszystkiem, co nastąpiło w ostatnich czasach ze strony tych samych czynników, abyśmy spodziewali się zbyt dodatnich wyników.

Pociechą dla nas jest jednak świadomość, że życie silniejsze jest nad wszelkie mniej lub więcej nieudolne poczynania ludzkie, i prędzej czy później zawsze znajdzie dla siebie naturalną drogę, jak ją znajdują strumienie górskie, żłobiące swoje koryta przez najtwardsze skały.

Poczekamy!

Postulaty

Związku Polskich Towarzystw Turystycznych

Związek polskich Towarzystw turystycznych, po przeprowadzeniu dyskusji nad projektem ustawy o popieraniu turystyki, opracował memorjał, który przedstawił p. ministrowi robót publicznych.

Zdaniem Związku, organizacja opieki nad turystyką winna opierać się na trzech czynnikach: 1) państwowym w formie państwowego urzędu turystycznego i państwowej radzie turystycznej, jako organie doradczym; 2) społecznym, t. j. tow. turystycznych, reprezentujących turystów czynnych oraz 3) związkach popierania turystyki, jednoczących takie, którym turystyka przynosi dochody (samorządy, przedsiębiorstwa komunikacyjne, związki właśc. hoteli, zdrojowisk i t. p.). Tow. turystycznym należy zapewnić opiekę prawną i pomoc finansową. Do państwowej rady turystycznej powinni wchodzić w większości nie przedstawiciele władz państwowych, lecz reprezentanci większych organizacji turystycznych i centralnych organizacji przemysłu turystycznego, aby nie miała ona charakteru instytucji biurokratycznej. Ustawa winna wprowadzić przymus zakładania związków popierania turystyki, które winny być oparte wyłącznie na samorządzie terytorjalnym, oraz organizacjach społecznych i zawodowych z całkowitem wyłączeniem czynnika biurokratycznego i ingerencji organów administracji państwowej.

Wreszcie Związek wypowiada się za tem, aby ustawa wprowadziła obowiązujące świadczenia finansowe na cele popierania turystyki na wszystkie przedsiębiorstwa, które czerpią zyski z turystyki i ruchu podróżnych (P.K.P., miejskie przedsiębiorstwa, żegluga morska i lądowa, autobusy międzymiastowe i autokary, ajencje i biura podróży, hotele i pensjonaty oraz stacje klimatyczne, zdrojowiskowe i turystyczne, wreszcie miasta, posiadające zabytki o osobliwości).

Związek wysuwa projekt pobierania od gości hotelowych, pensjonatowych i schroniskowych taksy pobytu na wzór francuskiej „taxe de sejour“, doliczanych do rachunków za noclegi. W związku z tem ustawa powinna znieść pobieranie podatku od hoteli, który wywołuje niezadowolenie turystów, naprz. w Warszawie obracany jest na cele, nie mające nic wspólnego z turystyką.

Dochody z powyższych źródeł powinny stanowić, obok kredytów ze skarbu państwa, wpływy państwowego urzędu turystycznego, powołanego do finansowania i subwencjowania akcji propagandowej, informacyjnej i inwestycyjnej, prowadzonej przez istniejące organizacje turystyczne, oraz przez miejscowe związki popierania turystyki.

Omawiany memorjał ma być rozpatrzony przez ministerjum robót publicznych wraz z opinjami innych zainteresowanych czynników społecznych przy ostatecznem redagowaniu projektu ustawy o popieraniu turystyki, co ma nastąpić we wrześniu r. b.

Marja Szachówna.

Najpiękniejsze tereny turystyczne
Województwa Pomorskiego.

Najbardziej malowniczą częścią województwa Pomorskiego jest niezaprzeczenie **Szwajcarja Kaszubska.** Stanowi ona najwyższe wzniesienie Pomorza (270 m. nad poz. morza), a na malowniczość jej kraobrazu składają się głęboko wcięte doliny rzek Raduni, Wieżycy, oraz Stołpy i Łeby, obfitość jezior, których jest tutaj przeszło 173, a wreszcie lasy mieszane z przewagą buków.

Za najpiękniejsze wśród jezior Szwajcarji Kaszubskiej uchodzi jezioro Ostrzyckie, położone u stóp Wieżycy, największem zaś jest jezioro Raduńskie o przeszło 1000 ha powierzchni i 15 km. długości.

Zabytkami epoki przedhistorycznej na terenie Szwajcarji Kaszubskiej są liczne grodziska, które niegdyś służyły do obrony przed najazdami, oraz do kultu religijnego.

Pewną odrębną grupę wśród ludności tutejszej stanowią gburzy, składający się z warstwy zamożnych włościan, właścicieli średnich posiadłości od 20 do 300-tu morgów obszaru, oraz drobnej szlachty folwarcznej.

Dla zwiedzenia Szwajcarji Kaszubskiej trzeba conajmniej czterech dni pogodnych, gdyż nie można ograniczyć się jedynie do zwiedzenia miejscowości leżących przy kolei. Najbardziej przeto interesującą i najcharakterystyczniejszą dla poznania piękna Szwajcarji Kaszubskiej byłaby następująca tura, uwzględniająca zarówno krajobraz, jak zabytki kultury i sztuki, w które obfitują miasta kaszubskie.

Zwiedzanie należy zacząć od Gołubia (miasteczko o 4.000-ch mieszkańców, malowniczo położone nad Drwęcą), a stąd pieszo, wzdłuż jeziora Patulskiego, przez Wieżycę, stanowiącą najwyższe wzniesienie Kaszubskiej Szwajcarji (331 m. n. m.), wzdłuż jeziora Ostrzyckiego wyjść na Jastrzębią Górę. Dokoła niej ugrupował się szereg pięknych, wąskich, a długich jezior, otoczonych wzgórzami, porosłemi przez lasy. Stamtąd przez wsie Remboszewo i Zawory na noc dotrzeć można do Chmielna. Jest to jedna z najstarszych miejscowości Pomorza, ongiś gród warowny, z którego ród swój wywodziała nawet jedna z dynastyj książąt pomorskich. Ma tu obecnie siedzibę artysta garncarz Netzel, którego wyroby słynne są w całej Polsce z pięknej formy, ozdabiane przytem wyłącznie kaszubskiemi ornamentami ludowemi.

Drugiego dnia należy wyjść na Tamową, wzgórze słynne z pięknego widoku, oraz na wzgórze Rekowskie, a na południe dotrzeć do Kartuz. Jest to miasto, zamieszkałe przez 3.800 mieszk., położone na wyżynie i otoczone dookoła jeziorami, wzgórzami oraz lasami. Kartuzy dopiero w XIX wieku zamienione zostały na miasto, a do dziś dnia zachowały charakter letniska i stacji turystycznej, licznie odwiedzanej w miesiącach letnich. Najcenniejszym zabytkiem miasta jest dawny kościół Kartuzów z XIV wieku, z zachowanem bogatem i stylowem wewnętrznem urządzeniem. Na jeziorze Klasztornem ,opływającem miasto, kwitnie sport wioślarski, żeglarski i wędkarski.

Trzeci dzień wypełnić mogą jeziora kaszubskie. Zwiedzić bowiem należy jezioro Łąkie, Sianowo, Osuszyno, a po zwiedzeniu wsi Mirachów w dalszym ciągu — jeziora Lubygość i Kłęczyńskie.



Jezioro Ostrzyckie. Photo-Plat.

Czwartego dnia z Kamienicy dojechać można koleją do Dzierążna, a stamtąd przez Babi Dół, malowniczym jarem Raduni do Żukowa. Mijamy w ten sposób najpiękniejszą część doliny Raduni, która ma charakter rzeki górskiej, płynącej wśród wysokich brzegów, porosłych lasem

mieszanym. Najpiękniejszy widok rozciąga się z mostu nad Radunią, lub z położonego niedaleko na lewym brzegu rzeki wzgórza, zwanego „Piękny Widok". Idąc w odwrotnym kierunku nabiera jar bardziej dzikiego wyglądu,



Kościół w Kartuzach o oryginalnym dachu, w kształcie wieka trumny.

Photo-Plat.

a wysokie, urwiste brzegi spadają miejscami wprost do wody.

Końcowym punktem wycieczki jest Żukowo, miasteczko o 1800 mieszk., ze słynnym kościołem i klasztorem Norbertanek, ufundowanym w r. 1209. Zachowało się ciekawe i bogate urządzenie wewnętrzne kościoła, a w skarbcu ciekawe pamiątki historyczne.

Bawiąc w Żukowie należy zwiedzić śluzę w Rudkach, zamykającą dolinę Raduni. Zbudowano ją w r. 1910 dla uzyskania siły elektrycznej. Skutkiem podniesienia poziomu wody o 12 m. utworzyło się jezioro o 3 km. długości i 12 m. głębokości, które można łodzią przepłynąć od śluzy do doliny Raduni pod Babim Dołem.

Drugim niemniej ciekawym terenem turystycznym na Pomorzu są **Bory Tucholskie.** Jak sama nazwa wskazuje, nie mają one charakteru lasu pierwotnego, czyli puszczy, ale zagospodarowanych lasów, sadzonych przez człowieka. Zajmują one przestrzeń przeszło 2.000 km. kw., ale nie stanowią jednolitego obszaru leśnego. Przerywane są mnóstwem wsi i pól uprawnych, a monotonję ich pejzażu urozmaicają doliny rzek, jeziora i wzgórza.

Pod względem krajobrazowym piękniejszą jest część południowa Borów, gdyż w północnej dzięki dużym obszarom nagich piasków zbyt często występuje karłowata sosna, mało malownicza i nie dająca cienia. Naogół w Borach przeważa sosna, urozmaicona partjami lasów liściastych w miejscach gliniastych.

Bory Tucholskie leżą na lewym brzegu Wisły, a zajmują przestrzeń od brzegów Wisły po Chojnice i od Koronowa na południu po Kościerzynę na północy. Z północy na południe przepływają przez Bory rzeki Brda i Czarna Woda, które tworzą tu liczne zatoki i malownicze doliny. Jako rzeki o silnym spadku mają miejscami charakter rzek górskich, a jednocześnie spławia się niemi drzewo. Wschodnią zaś część Borów przepływają rzeki Mątawa i Wieżyca.

Chcąc widzieć najpiękniejsze i najbardziej charakterystyczne partje Borów Tucholskich należy zwiedzić w południowej części dolinę Brdy od Tucholi przez Swit, Piłę, Zamrzę do Klonowa, odbyć wycieczkę do słynnego lasu cisowego pod Mukrskiem jeziorem, oraz zwiedzić Czarci Kamień i Zakola Czarnej Wody pod Gródkiem. W części środkowej należy odbyć wycieczkę z Osia, lub Tlenia doliną Czarnej Wody do Błędna, lub Uroczyska, zboczyć do Szczyrkowej, zwiedzić ruiny zamku w Osieku, a stąd udać się do Nowego. Pojęcie krajobrazu i zabytków, w części północnej da wycieczka do Zblewa, do Wirt, ruin zamków w Borzechowie, Starej Kiszewie z zakończeniem nad jeziorem Wdzydze.

Trzecim terenem godnym zwiedzenia i niemniej ciekawym jest **Pojezierze Brodnickie** na prawym brzegu Wisły. Jest to kraj lasów i jezior, a krajobraz tutejszy przypomina Szwajcarję Mazurską. Lasy tutejsze obejmujące przestrzeń około 4.000 ha. porastają przeważnie piaszczyste wzgórza, między któremi rozrzucone są liczne jeziora, wąskie, a długie, których jest przeszło 100.

Jak widać z powyższego opisu, choć niestety bardzo pobieżnego, wszystkie wymienione przezemnie tereny ze względu na malowniczy ich krajobraz i dogodny dojazd doskonale służyć mogą jako tereny wycieczkowe i campingowe, mało są tylko u nas dotąd popularne. Osobom pragnącym zwiedzić je polecam obszerny i obejmujący cały teren „Przewodnik po województwie Pomorskiem" dr. M. Orłowicza.



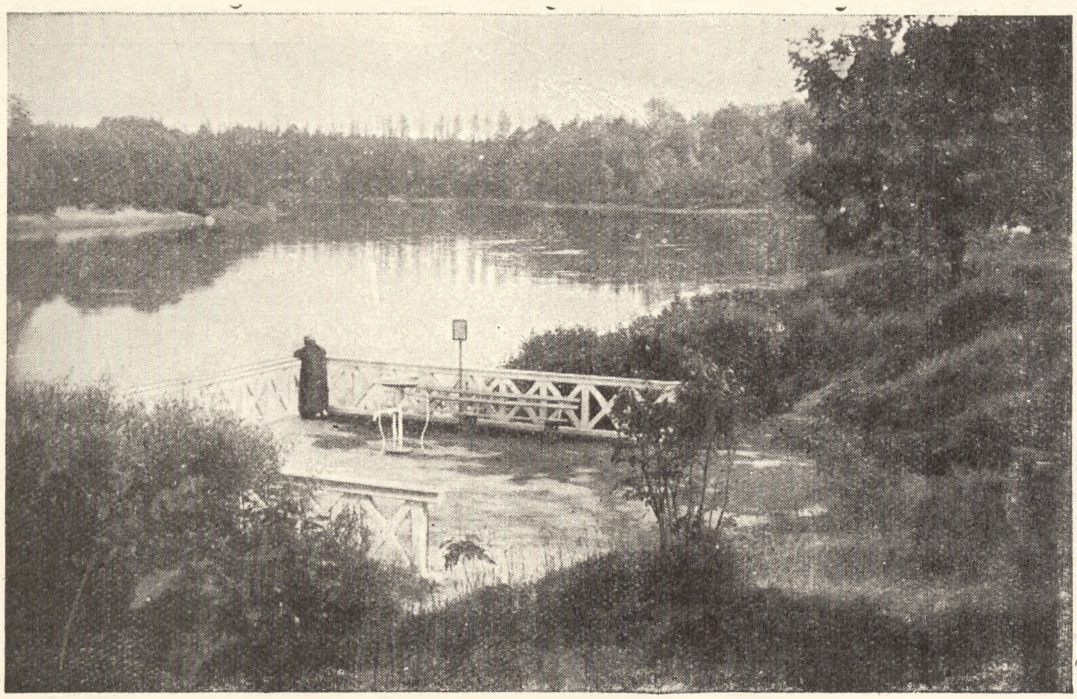
Grobla na jeziorze Raduńskiem. Photo-Plat.

Druskieniki

POŁACZENIA: Z WARSZAWY Gł. pośp. 0,20, Drusk. przyj. 5,50, z Warszawy Wil. osob. 9,20, Drusk. przyj. 13,33, z Warszawy Wil. osob. 21,50, Drusk. przyj. 14,17. Z POZNANIA pośp. 14,00, (Warszawa Gł. 19,00, Drusk. przyj. 5,50. Poznań osob. 15,50 (Warsz. Gł. 23,25) Drusk. przyj. 5,50. Poznań pośp. 1,10 (Warsz. Gł. 6,24) Drusk. przyj. 15,33. KRAKÓW pośp. 0,10 (Warsz. Gł. przyj. 6,16, Warsz. Wil. odj. 9,20) Drusk. przyj. 15,33. Kraków pośp. 14,35 (Warsz. Gł. przyj. 20,50, odj. 0,20) Drusk. przyj. 5,50. KATOWICE pośp. 0,46 (Warsz. Gł. 6,16 Warsz. Wil. osob. odj. 9,25) Drusk. przyj. 15,33. Katowice osob. 12,05 (Warsz. Gł. 20,05, odj. 0,20) Drusk. przyj. 5,50. LWÓW pośp. 23,45 (Warsz. Gł. przyj. 8,26, Warsz. Wil. osob. odj. 9,20) Drusk. przyj. 15,33 Lwów pośp. 14,20 (Warsz. Gł. przyj. 23,12, odj. 0,20) Drusk. przyj. 5,50.

Druskieniki... Pasażer jadący w kierunku Wilna z Warszawy już za Białymstokiem ciska w kąt gazety i spogląda na krajobraz.

Coraz rzadziej migają siedziby ludzkie, małe, zapadłe wioski z chałupami, uginającemi się pod strzechami mchem zarosłemi. Drobne koniki, jakby ujęte w ramkę charakterystycznej „duhy" ciągną minjaturowe wózki drogami, których nikły ślad ginie wnet w roskołysanej opodal zieleni żyta. Zato jaskrawiej przeświecają miejscami płowe lub złote piaski w wyrwach wyżłobionych przez wodę, lub będących jeszcze pozostałością wojny, i coraz częściej dolatuje przez okno ożywczy zapach borów sosnowych.



Hałaśliwy hamulec przerywa te spostrzeżenia i po chwili pociąg wyrzuca gromadkę szczęśliwych turystów i kuracjuszów na zarosłą zielenią stację Druskieniki. Za małą opłatą porywa nas wygodny autobus lub samochód i niesie krętą, białą szosą 17 klm. wśród tej malowniczej krainy rzek, jezior i lasów.

Wygodnych hoteli w Druskienikach nie brak, a wśród nich dobrą frekwencją cieszy się hotel Imperial przy ulicy Poznańskiej. Zresztą wszelkich wyczerpujących informacyj udziela druskienickie biuro informacyjne, powstałe dzięki inicjatywie obecnego zarządu.

Nie zatrzymując się nad opisem zdrojowiska, którego przepiękne położenie i nadzwyczajne warunki zdrowotne opisywaliśmy w poprzednich numerach, przejdziemy względem turystycznych objektów Druskienik.

Dokąd wpierw się udać? Wybór w Druskienikach naprawdę trudny.

Wspaniały Niemen, którego błękit podkreślony jeszcze jasnemi, piaszczystemi zboczami, nęci nas do dłuższej wycieczki łodziami. Gdzieś na urwistem słonecznem zboczu, lub na malowniczej wysepce, możnaby wśród szumu sosen zapomnieć o świecie Bożym i przedrzemać cały czas przeznaczony na Druskieniki, więc lepiej zacząć od jezior.

Druskonie, Lot, Gruta, Panieńskie Oko i Iłgis, są to nazwy jezior w pobliżu Druskienik położonych, do których tęsknią serca turystów. Ich dziwny urok, jakim otaczają przybyszów, zniewala do kilkakrotnego powtórzenia wycieczek. Otoczone majestatycznemi lasami, spowite mgłą legend, kuszą nieledwie by je podziwiać w radosnych blaskach wschodzącego słońca, lub w pastelowych barwach zachodu. Jeśli cierpimy na manję rybołóstwa, tem lepiej, rzadko bowiem o większą obfitość ryb, jak w druskienickich jeziorach i rzekach.

Przejażdżki łodziami po jeziorach cieszą się tak ogromnem powodzeniem, że Zarząd Uzdrowiska powiększył ostatnio przystanie na jeziorach Druskonie i Iłgis. Jedną z najprzyjemniejszych imprez jest wycieczka kotliną bystrej i krętej Rotniczanki do jeziora Lot. Nad tem macierzystem źródłem Rotniczanki założono ostatnio schronisko turystyczne, które zapewnia wygodny, kilkudniowy pobyt wśród pięknej natury.

Wracając do majestatycznego Niemna, który jest naturalną granicą, dzielącą nas od Litwy, nie sposób nie wspomnieć o otoczonej legendą „Wyspie Miłości". A jest ona naprawdę romantyczna! W za-

mierzchłych czasach pewna piękna dziewica, idąc za zwyczajem Święta Kupały, rzuciła na wody Niemna swój wianek dziewiczy, który z woli bogów, zatrzymawszy się na mieliźnie, zapuścił weń swe korzonki i, o dziwo, okrył się kwieciem. Gdy w jakiś czas potem dziewica płynęła łodzią z ukochanym, zdumiał i zachwycił ich ten symbol trwałości uczuć tak dalece, że padli sobie w objęcia i to tak gwałtownie, że przewrócili łódkę i spleceni w miłosnym uścisku utonęli.

Dziś wianek rozrósł się do rozmiarów wyspy, na której pławią się w słońcu kuracjusze. Dużo podobnych legend otacza zakątki okoliczne, a lasy, wody i lud druskienicki posiadają dziwny swoisty urok. Odwiedzający te miejsca poza zdrowiem nabierają przez obcowanie z naturą ogromnego spokoju i radości życia.

Nic też dziwnego, że Marszałek Piłsudski rok rocznie niemal odwiedza Druskieniki, bo jak sam mówi, dla jego zdrowia „POTRZEBNE SĄ TAMTEJSZE LASY, GAWĘDA Z TAMTEJSZYMI LUDZMY I SMAK TAMTEJSZYCH POTRAW".

Dr. L. Heller.

Pod włoskiem niebem

na Grado

(Korespondencja własna „Wiadomości Turystycznych")

Kto przyjeżdża na Grado, może sparafrazować słowa dantejskie: „Zostawcie wszelkie smutki, wy, co tu wchodzicie". — Minąłeś lagunę gradezejską, która od Pontile ciągnie się długim językiem ku wyspie i oto leży przed tobą, jak ogromny rogal, wyspa Grado, obejmująca rozwartemi ramionami zatokę adrjatycką. Gdy wstąpisz nogą na ziemię obiecaną wyspy, czas stracił dla ciebie znaczenie miernika ruchu. Tylko spadające bezszelestnie kartki kalendarza świadczą, że mijają dnie, tygodnie, bezcenne tygodnie odpoczynku z udręki wielkiego miasta. Piasek, morze, słońce! Wszystkiemi porami nagiej skóry, wdychasz słońce i sól, marzysz z morzem o bezmiarach morskich, upajasz się muzyką ciszy, prężysz ramiona ku dali, błądząc okiem za bezpowrotną falą.

Tylko czasem jakaś wycieczka porwie cię w wir zawrotnego ruchu: pokłonisz się św. Antoniemu w Padwie, tego roku pełnemu łask, bo święci siedem wieków od chwili swej śmierci, przebiegniesz Pałac Dożów, plac św. Marka, zawadzisz o wielkie płótna Akademji, wpadniesz w tysiącmetrową przepaść grot Postumii i znowu wracasz na Grado do rozbitych na piasku namiotów, do muzyki ciszy.

A w wieczory skwarnego lata w hall'u Park - Hotelu, wymieniasz grzeczności, zawierasz przelotne znajomości. Tu skupia się cała Polonja. Żaden dziennik nie powie ci tyle o Poznaniu, wdzięczna Lwowieneczko, ile ów wytworny mecenas Dr. S., o Lublinie słyszysz może po raz pierwszy z ust nadobnej mieszkanki tego grodu, Tarnów reprezentowany jest przez prokuratora pana K., który wykazuje przemysłowcowi włoskiemu z Trjestu wyższość procedury karnej polskiej nad zreformowanym po faszystowsku kodeksem ministra Rocco. Obywatel ziemski z pod Pinczowa pan Z., który zjechał prawie cały świat, zabawia towarzystwo opowiadaniem przygód w Marokko...

Często klecą się znajomości międzynarodowe, w czem przewodzi płeć piękna. Pani M. W. z Zurichu opowiada inżynierowi K. z Łucka, który studjował w Szwajcarji, o rozwoju miasta od jego czasów studenckich. Baron węglowy z Katowic i dyrektor banku z Bytomia, w najlepszej zgodzie, omawiają możliwości przemysłu górnośląskiego. Czesi, Polacy, Węgrzy, mozaika narodów, typów indywidualności.

A potem jeden podmuch wichru: pierzchnie ten światek przygodnych znajomych, jak dym z papierosa mija urlop, czas uzyskuje na nowo swą władzę nad tobą.

Musisz wracać...

O udręko wielkiego miasta!

Jak francuscy celnicy rewidowali

wycieczkę „Polexpressu"

W Nr. 186 „A.B.C." znajdujemy opis podróży na Wystawę Kolonjalną, podpisany inicjałami „Wac. Kneb." i malujący w następujący sposób scenkę rewizji celnej zastosowanej względem wycieczki „Polexpressu":

„Słyszeliśmy o Wersalu o wersalskiem wychowaniu każdego Francuza. Myśleliśmy, że podczas Wystawy, ten wersalizm jeszcze się więcej „zwersali", w subtelności swej podniesie. Niestety. We Francji, sądząc z opisów gazet, dużo wypadków bandyckich przypisuje się Polakom. Utarła się tedy terminologja „les bandits polonais". Stąd też i celnicy francuscy gotowi widzieć w każdym gościu polskim, jeżeli nie bandytę, to przynajmniej przemytnika.

Scena w swoim rodzaju „rodzajowa". Wchodzi kilku dygnitarzy komorowych i rewidują bagaż. Ale jak? Niech Bóg odpuści grzechy najgorszemu z celników polskich gdzieś w Zebrzydowicach czy Zbąszyniu!

Wywrót i przewrót wszystkiego. Mało tego, każe się wyjść wszystkim w kupie z coupee na korytarz wagonu. Ciekawiśmy po co? Oto, celnik włazi dokumentnie cały pod ławkę, w jednej ręce trzymając kopcącą latarkę, w drugiej jakiś szpikulec. I szuka i ryje w kątach, w sprężynach siedzenia, szukając tytuniu i innych monopolowych historyj.

Nareszcie operacja się udała. Nikogo na niczem nie przydybali. „Wyjątkowo" wśród nas nie było przemytu".

Zachęcające, prawda?

Ignacy Kołodziejczyk.

Kazimierz Dolny

Połączenia. DOJAZD KOLEJĄ DO STACJI PUŁAWY, skąd co godzinę autobus do Kazimierza, lub powozami ze stacji Puławy. WARSZAWA GŁ. 9,05, Puł 11,42. Warsz. Gł. pośp. 14,55, Puł. 17,15. Warsz. Gł. os. 19,30, Puł. 22,16. Warsz. Gł. pośp. 22,45, Puł. 1,03. Warsz. Gł. 22,55 pośp. Puł. 1,32. Warsz. Wsch. osob. 0,40, Puł. 4,46 Warsz. Wsch. osob. 14,15, Puł. 17,35. Warsz. Wsch. osob. 20,55, Puł. 23,37. Warsz. Wsch. 0,10, Puł. 6,30. Z POZNANIA 15,50 (Warsz. Gł. przyj. 23,25, odj. 0,10) Puł. 6,30. Poznań 8,20 pośp. (Warsz. Gł. przyj. 13,40, odj. 14,55) Puł. 17,15. Poznań pośp. 13,45 (Warsz. Gł. przyj. 18,35, odj. 19,30. Puł. 22,16. Poznań osob. 22,20, (Warsz. Gł. przyj. 5,30, odj. 9,05) Puł. 11,47. Poznań pośp. 3,00, (Warsz. Gł. przyj. 10,04, odj. 14,55) Puł. 17,15. Poznań osob. 11,45, (Warsz. Gł. 21,20, odj. 22,55 pośp.) Puł. 1,32 KRAKÓW pośp. 0,10 (Warsz. Gł. przyj. 6,32, Odj. 9,05, osob.) Puł. 11,47. Kraków osob. 8,00 (Warsz. Gł) przyj. 20,50, odj. 22,55) Puł. 1,32. Kraków osob. 20,20, (Warsz. Gł. przyj. 5,05, odj. 9,05 Puł. 11,47. KATOWICE 8,35 pośp. (Warsz. Gł. przyj. 13,15, odj. 14,55(Puł. 17,15. Katowice 12,05 osob. (Warsz. Gł. przyj. 20,05, Warsz. Wschod. odj. 20,55) Puł. 23,37. Katowice 1,15 osob. (Warsz. Gł. przyj. 8,40, odj. 9,05) Puł. 11,47. Katowice pośp. 0,46 (Warsz. Gł. przyj. 6,16, odj. 9,05) Puł. 11,47. LWÓW pośp 14,20, Puł. 20,35. Lwów osob. 20,20, Puł. 4,52. Lwów osob. 20,30, Puł. 3,17. PAROSTATKIEM Z WARSZAWY: Warszawa odj. 21,00, Puł. przyj. 12,00. Warszawa odj. 16,30, Kazimierz Dolny przyj. 11,00.

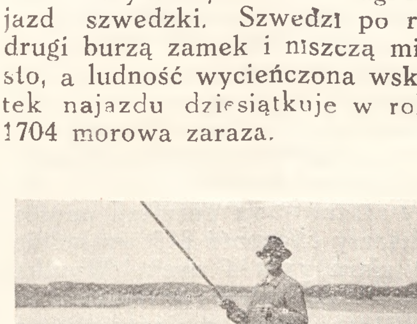
Kazimierz, zwany ongi Wietrzną Górą, jako osiedle ludzkie istnieje od niepamiętnych czasów. Wioska ta wraz z innemi okolicznemi wioskami już za Bolesława Chrobrego należała do Benedyktynów na Łysej Górze. Za Kazimierza Wielkiego w roku 1181 Wietrzna Góra przechodzi w posiadanie Norbertanów Zwierzynieckich pod Krakowem. Właściwa historja Kazimierza zaczyna się od Kazimierza Sprawiedliwego gdyż przed panowaniem Kazimierza Wielkiego istniała tutaj parafja pod nazwą Kazimierz, należąc do archidjakonatu Lubelskiego. Prawdopodobnie, w czasie najazdu Tatarów, Kazimierz został zniszczony, a król Kazimierz Wielki odbudował go i wzniósł jednocześnie na spadzistem wzgórzu zamek obronny i basztę, pragnąc w ten sposób zabezpieczyć tę połać kraju przed najazdem Rusinów, Jadźwingów i Tatarów. Nie obcą zresztą królowi była myśl, że Kazimierz, jako punkt handlowy nad Wisłą, ma wszelkie widoki świetnego rozwoju na przyszłość. Wielki ten budowniczy nie omylił się wcale. Kazimierz pod troskliwą opieką króla i jego następców rozwijał się pomyślnie, a stawszy się punktem dla handlu zbożem z żyznej ziemi Lubelskiej i Sandomierskiej urósł w końcu XVI-go i połowie XVII-go wieku do zgórą dwudziestotysięcznego, jak na owe czasy, wielkiego i bogatego miasta. Wiek więc XVI i połowa XVII, jako okres wielkiego eksportu zboża w Polsce jest okresem rozkwitu i bogactwa Kazimierza. Mieli tutaj swoje filje handlowe i przedstawicielstwa Anglicy, Francuzi i Włosi.

Świetność Kazimierza zamyka się najazdem szwedzkim, który doprowadza do ruiny kwitnące miasto. Szwedzi burzą zamek i miasto. Mieszczanie pozbywają się swych posiadłości, które chciwie nabywają Żydzi i Ormianie, element napływowy, dotąd w Kazimierzu rzadko widziany. Cios ostateczny zadaje miastu drugi najazd szwedzki. Szwedzi po raz drugi burzą zamek i niszczą miasto, a ludność wycieńczona wskutek najazdu dziesiątkuje w roku 1704 morowa zaraza.



Ruiny baszty — Magistrat m. Kazimierza. — Ruiny zamku — Plaża nad Wisłą.

Tak minął bezpowrotnie okres dawnej świetności Kazimierza. W roku 1792 Rosjanie do reszty rabują ludność i burzą zamek, który w znacznych szczątkach dochował się do obecnej chwili. Kazimierz znienawidzony przez najeźdźców, gnębiony za ich panowania, schodzi do rzędu osady i gminy wiejskiej. Ostatecznie zniszczony podczas wojny światowej liczy w roku 1918 zaledwie 4000 mieszkańców. Po odzyskaniu niepodległości Polski, Kazimierz odzyskuje w roku 1927 godność miasta i rozpoczyna walkę o należną pozycję w kraju. Dzięki warunkom, w jakich się Kazimierz znajduje, oraz malowniczemu i górzystemu położeniu, rozległym plażom wiślanym, szybko staje się jedną z najulubieńszych miejscowości wypoczynkowych w Polsce. Co rok przybywa tu znaczna ilość (około trzech tysięcy) stałych kuracjuszów, pragnących poprawy nadwerężonego zdrowia.



O zachodzie. Photo-Plat

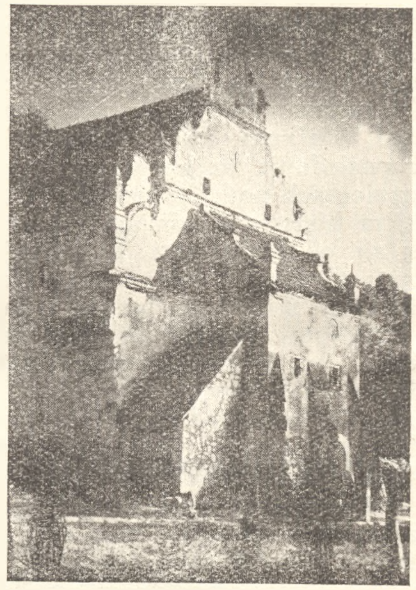
Ruch turystyczny w końcu XX wieku odkrył Kazimierz, jako skarbnicę pamiątek naszej odległej przeszłości. Pamiątki historyczne i zabytki architektoniczne dawnej Polski, dochowane w całości po dzień dzisiejszy, ściągają całe rzesze wycieczek szkolnych, turystycznych i krajoznawczych. Roczna frekwencja wyraża się sumą 10.000 tysięcy. Doceniając wartości klimatyczne Kazimierza Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zaliczyło miasto do miejscowości letniskowych o charakterze użyteczności publicznej, przyznając kuracjuszom na kolejach w drodze powrotnej z Kaziści 50% ceny biletu na wszystkie klasy i pociągi, Ministerstwo Komunikacji zaś przynało turystom, udającym się do Kazimierza w celach turystycznych, zniżkę w wysokości 25% ceny biletu na wszystkie pociągi i klasy w obie strony. Troską dzisiejszych władz miejskich jest: podniesienie wartości Kazimierza do wyżyn należnych mu i zbudowanie zeń jeszcze jednego ogniska więcej dla naszego życia gospodarczego. Miasto też stara się, o ile możliwe ze względu na obecnie trudne warunki gospodarcze, poza zwykłą codzienną pracą w kierunku rozbudowy i odbudowy, o rozwój Kazimierza jako uzdrowiska. Przeprowadzono badania klimatu, które wykazały dodatnie jego strony, o czem następującą opinję wydał Dr. Stenz: „Natężenie promieniowania słonecznego w Kazimierzu w lecie 1930 roku wynosiło między godziną 7 a 8 z rana 1,16 kaloryj, a m. godz. 8 — 9 około 1,21 kal., to znaczy o 9% względnie 6% więcej, niż w tym samym czasie w Warszawie, również i czas trwania usłonecznienia, rejestrowany za pomocą heljografu, wykazał w tym okresie nadwyżkę około 20 godzin słońca miesięcznie w stosunku do Warszawy. Pomiary zawartości pyłu w powietrzu stwierdziły w lipcu i sierpniu 1930 roku w południe 11 względnie 77 ziarn pyłu w 1 cm.³ powietrza w obrębie Kazimierza. W tym samym czasie analogiczne pomiary wykonane przez P. I. M. w Warszawie na peryferji miasta wykazały obecność 819 względnie 554 ziarn pyłu 1 cm.³. Wynika stąd, że powietrze w Kazimierzu jest 7 razy mniej zanieczyszczone pyłem, niż w Warszawie. Spostrzeżenia meteorologiczne ciepłoty i wilgoci są prowadzone, a po zdefinjowaniu ich wartości będą podane dodatkowo do publicznej wiadomości.



Widok na Wisłę. Photo-Plat

W Kazimierzu obecnie zbudowano elektrownię, zaprowadza się wzorową plażę, znajdującą się obecnie pod obserwacją lekarską. Pięknie urządzono przystań rzeczną oraz skwer nad Wisłą, gdzie wybudowano muszlę dla orkiestry, koncertującej co roku w sezonie letnim.

Obfitość jarzyn, owoców zrodzonych na żyznej glebie Kazimierza i okolic, oraz taniość ich daje możność poprawienia niedrogiemi kosztami wyczerpanych sił, przyspasabiając całe zastępy ludzi do pracy.



Stary śpichlerz, widoma pamiątka po czasach, kiedy Kazimierz był centrem handlu zbożem. Photo-Plat

Rozwój pięknego Kazimierza powinien leżeć na sercu wszystkim przyjaciołom polskiej przyrody i polskich pamiątek historycznych. Szczególna opieka należy się miastu ze strony rządu i instytucyj powołanych do popierania ruchu turystycznego.

B. Roulle.

Żywe eksponaty na Wystawie Kolonjalnej

(Korespondencja własna „Wiadomości Turystycznych").

Wystawa Kolonjalna imponuje każdemu, kto nie był nigdy w kolonjach francuskich. Na takich też widzów jest ona obliczona.

Wiele hektarów pięknego lasku w Vincennes ogrodzono parkanami, bezlitośnie wycięto tysiące starych drzew, nabudowano setki pawilonów, kiosków i budek z napojami chłodzącemi...

Tam też, gdzie jeszcze przed rokiem świegotało beztroskie ptactwo, dokąd ludzie przyjeżdżali z dusznego miasta, aby pełną piersię odetchnąć aromatem drzew, tam, gdzie stargane nerwy paryżanina chociaż przez parę godzin mogły odpocząć — rozlega się dzisiaj dziki jazz, natrętny i dokuczliwy.

Ucieczki przed nim niema. Gdziekolwiek w lasku Vincennes człowiek się ruszy, wszędzie prześladuje go jazz, niby złowieszcze Erynje nieszczęśliwego Orestesa.

Na wystawie oglądamy wiele cudów. To nie ulega kwestji.

Naprzykład świątynia ankorska. Gdzieś tam, w zapadłym kącie Indo-Chin znaleziono jakieś resztki ruin świątyni, w Paryżu zaś dokonano rekonstrukcji w całym przepychu jej bogactwa. Do świątyni prowadzi droga, wielka, szeroka i doskonale zabrukowana, tak mianowicie, jak w Indochinach nigdy dróg nie brukują. Z obydwu stron jest ona ogrodzona balustradą, na której jakieś zamorskie stworzenia figlarnie wyglądają z za wachlarzyków i innych ornamentów.

Wielka świątynia posiada wiele schodów, pilnowanych przez dziesiątki lwów z zadartemi ogonami. Na świątyni i ogrodzeniach zbudowano egzotyczne, wielopiętrowe wieżyczki. Wieczorem wszystko to tonie w blaskach reflektorów. Wieżyczki oświetlone są złotym kolorem, świątynia zaś białym, i wszystko to tworzy piękną wizję z tysiąca i jednej nocy. Ponieważ zaś z obydwu stron świątyni znajdują się nie mniej egzotyczne pawilony Kochinchiny, Chin, etc., a każdy z nich oświetlony jest nie mniej barwnie, tłumy zachwycają się, są oczarowane, są wprost wdzięczne!

Za trzy franki tyle cudów naraz!

Rzymskie tłumy domagały się chleba i widowisk, a współczesne nie odbiegły od tego prymitywu, pomimo dzielące je wieki. Przybył im może tylko jeszcze jeden czynnik emocjonujący — pieniądz. Tym można na Wystawie Kolonjalnej zaimponować również tłumom. Świątynia Ankory kosztowała 11 miljonów franków i już została sprzedana jakiejś wytwórni filmowej, która po zamknięciu wystawy przewiezie ją do Hollywood.

*

Długo błądziłem między glinianemi chatami, w których umieszczono 200 murzynów z zachodniej i równikowej Afryki.

Mieszkałem z murzynami tymi przeszło rok czasu u nich, w ich

ojczyźnie. Znam ich dobrze i teraz jest mi ich naprawdę żal. Przypominają mi orłów, których zamknięto w klatce w zwierzyńcu. Doskonale orjentowałem się w każdym szczególe ich chat. Rozpatrywałem znowu z zaciekawieniem gliniane podłogi, prymitywne ogniska i całą bezradność murzyńskiej architektury. Tylko, że tam chaty gliniane grzeje zwrotnikowe słońce, tu są one wilgotne i chłodne. Zamiast matki-ziemi, grzejącej i pieszczącej, znajduje się kamienna podłoga, zamiast ogniska zaś — kunsztownie przeprowadzona elektryczność.

Żal mi jest też tych murzynów, którzy marznąc i tuląc się stanowią codzień od 9 rano atrakcję za trzy franki dla przybyszów z całego świata.

Murzyn jest dziki, niekulturalny, dziecinny...

Młody patrzy z niezwykłem zaciekawieniem na wystrojone damulki z całego świata i sznytowych elegantów z monoklami w oczach. Stary rzuci czasem spojrzenie, które może z punktu spalić człowieka, posiadającego jeszcze trochę wstydu.

Murzyni na wystawie traktowani są jak zwierzęta okazowe. Analogja ta jeszcze bardziej uwypukla się przy oglądaniu wystawowego ogrodu zoologicznego.

Tam znajdują się zwierzęta. Oczywiście — na wolności. To jest na takiej, jaką człowiek uważa dla nich za dostateczną. Wolność ta jest, rozumie się, tylko dekoracyjna, i mam wrażenie, że organizatorzy uczynili tak rozmyślnie, dla podkreślenia analogji pomiędzy zwierzętami i murzynami kolonjalnymi, stanowiącymi wspólną atrakcję wystawy. Lwy wylegują się pod otwartem niebem, na wolnej przestrzeni, odgrodzonej od publiczności szerokiemi rowami. Nie przeskoczą ich! A jednak publiczność (za trzy franki!) odczuwa leciutki dreszczyk. A może przeskoczą... Ale dotychczas jeszcze nie udało się to żadnemu, i dalej również się nie uda. Inżynierowie dokładnie obliczyli możliwość skoku i rowy są zupełnie bezpieczną przegrodą.

Nie o rowy jednak chodzi. Na sztucznym półwyspie, na którym umieszczono płowych wygnańców, zbudowano niski budynek, w którym znajdują się klatki. Budynek ten „zabarykadował" lwom dostęp do parku od strony lądu. Jeżeli jednak lwy domyślą się, że można bez trudu wskoczyć na dach budyneczku, to stamtąd już tylko jeden mały krok dzielić je będzie od alei pełnej publiczności.

Nie chcę bynajmniej podpowiadać lwom, co mają zrobić, ale przecież tuż za budyneczkiem, oddzielone zaledwie wąskim rowkiem, pasą się zebry i antylopy, najulubieńszy przysmak lwów...

✶

Oprócz murzynów na wystawie znajduje się wielu przedstawicieli egzotycznych narodów. Są tu Anamici, Algierczycy, Marokańczycy, Indochinczycy, Tunisyjczycy, Tybetańczycy, tancerki z wysp Zondu... Wszyscy ubrani w swoje narodowe stroje lub w mundury żołnierskie.

A publiczność ogląda ich z ironicznemi uśmiechami lub z ustami szeroko otwartemi, przystaje przy ich zagrodach i zachowuje się tak, jak w ogrodzie zoologicznym przed klatką z pawianami.

4 państwa bałkańskie i .. my

Podług danych „Alliance Internationale de Tourisme", z 30-tu państw wszystkich części świata, reprezentowanych w tej organizacji (do której nie należy Rosja Sowiecka), tylko pięć państw nie zawarło z nikim konwencyj wizowych. Temi państwami są: Polska, Bułgarja, Rumunja, Grecja i Turcja. Wynika z tego, że Polska, ma w całym świecie tylko towarzyszów w państwach bałkańskich.

Z naszych sąsiadów Niemcy zawarły już konwencje wizowe z 18 państwami Austrja z 16 państwami, Czechosłowacja z 17-ma, Węgry z 5-ma, Litwa z 3-ma, Łotwa z 6-ma, Estonja z 7-ma etc.

Zaznaczyć należy, że konwencje wizowe polegają na wzajemnem uznaniu ważności paszportów zagranicznych bez wizy.

Dzięki temu obywatel czechosłowacki naprz. posiadając paszport (ważny na 3 lata, wydany za opłatą 10 koron, t. j. 3 zł.), może udawać się w podróż do 17 państw bez wizy, a do Polski musi posiadać każdorazowo wizę konsulatu polskiego, której wysokość równa się opłacie za paszport, co naturalnie nie ułatwia przyjazdu do Polski obywatelom tego kraju.

Najwyższy czas, aby władze nasze zmieniły dotychczasową fiskalną politykę wizową, datującą się od czasów wskrzeszenia państwa. Polityka ta przysparza wprawdzie konsulatom pewnych niewielkich zresztą wpływów, utrudnia jednak turystom zagranicznym przyjazd do Polski, a tem samem oddziaływa ujemnie na bilans płatniczy naszego kraju.

Zniesione paszporty.

Rządy Austrji i Albanji zawarły konwencję, mocą której obywatele obydwu krajów mają prawo przekraczać wzajemne granice wyłącznie na mocy własnych paszportów.

Wiktor Kowalski.

„Black Diamond Express"

Kiedy po długiej podróży windą znaleźliśmy się wreszcie na szczycie drapacza chmur, straciliśmy zupełnie orjentację. Dopomógł nam przewodnik, wskazując palcem na dół.

— Ta malutka, wąziutka ulica, którą mamy przed sobą, to ulica 47a. Proszę teraz spojrzeć nieco dalej, zaraz za Times Sqare. Czy widzą państwo ten mały budyneczek ze szkła? To dworzec Pensylwania, jeden z dwu wielkich dworców nowojorskich. Stąd odjeżdżamy jutro do Niagara Falls.

Spoglądamy na szklaną zabawkę, minjaturowy domek dla lalki. Wygląda to zupełnie groteskowo... I to ma być dworzec kolejowy?

Nazajutrz jednak zmieniamy zdanie. O domku dla lalki niema już mowy. Dworzec Pensylwania sprawia oszałamiająco potężne wrażenie. 200 pociągów na godzinę przychodzi tutaj ze wszystkich krańców Unji. Potężne perony podziemne, położone na głębokości 15 metrów wysypują ze siebie tysiące pasażerów. Tunele podziemne, długości 4 kilometrów prowadzą pod fundamentami domów okolicznych przez Manhattan do Long Island, oraz pod Hudsonem do stanu New Jersey.

To nie jest groteska!

Usłużny tragarz chwyta w locie nasze walizki i ogląda bilety.

— „Black Diamond" — wyrokuje bezapelacyjnie i pędzi naprzód.

Polakowi, przywykłemu do monopolu kolejowego, wydaje się dość dziwnem istnienie kilkunastu towarzystw, obsługujących jedną i tę samą linję. Tak jest jednak w U.S.A. i zauważyć się to daje natychmiast przy pierwszym wyjeździe z N. Yorku do tradycyjnego miejsca wycieczek dla europejczyków, wodospadów Niagary. Do Buffalo z N. Yorku można się dostać ni mniej, ni więcej tylko pięcioma linjami kolejowemi, będącemi własnością pięciu różnych towarzystw, które konkurują zawzięcie między sobą, walcząc o każdego pasażera. Aby zorjentować się co do wyboru linji, należy posiadać niebywałego „nosa", jeżeli się jest tutaj po raz pierwszy.

Po krótkiej naradzie decydujemy się korzystać z usług Lehigh Valley Railroad, gdyż trasa linji tej biegnie przez najładniejsze okolice. Mamy przytem możność zwiedzenia po drodze Bethlehem centrum przymysłu stalowego Unji. Jest to wprawdzie najdłuższa trasa, wynosząca 692 km., pod względem ceny jednak wszystkie kompanje są sobie równe, zwiedzenie zaś jaknajwiększej połaci kraju leży wyraźnie w naszych interesach.

Dlatego też znajdujemy się po chwili w „Black Diamond Express" (Ekspres Czarnych Djamentów), nazwanym tak poetycznie dla zaakcentowania okolicy, którą przebiega, a która jest centrum węglowem Stanów.

Samo nadawanie nazw pociągom jest dla mnie również czemś nowem. My tego jeszcze nie znamy, rasa anglosaska natomiast lubuje się w tem, uważając, że stanowi to ogromną popularyzację pociągu, jako środka transportu osobowego.

Pociągi amerykańskie posiadają, jak wiadomo, tylko jedną klasę, przynajmniej teoretycznie. Nie pochodzi to z jakichś przyczyn technicznych, chodzi tutaj o zaakcentowanie, że wszyscy ludzie są w U.S.A. równi sobie. W praktyce jednak wygląda to tak, jak z prohibicją. Jest wprawdzie tylko jedna klasa, ale... może być i więcej na życzenie. Wprowadzono np. t. zw. „Parlor Car", t. j. wagony salonowe. W wagonie takim człowiek czuje się rzeczywiście jak w eleganckim salonie klubowym, nie jak w pociągu. Wagon nie jest przedzielony ściankami wewnętrznemi, stanowi więc ogromną przestrzeń. Wewnątrz znajduje się najwspanialsze umeblowanie salonowo-gabinetowe, a więc fotele klubowe, zarzucone poduszkami, mahoniowe stoliki, elektryczne zapalniczki, masy gazet i magazynów w wspaniałych, skórzanych oprawach, przypory do pisania, popielniczki i spluwaczki złocone, bezszumne wentylatory, odświeżające powietrze, i — co najważniejsze — obok każdego miejsca ogromne okna, przez które wzrok ogarnia dalekie przestrzenie.

Wszystko to razem kosztuje dodatkowo na przestrzeni New-York — Buffalo tylko 3 dolary. Za 11 godzin jazdy! Dalibóg niedrogo, jak na amerykańskie stosunki.

Kto nie chce wydać dodatkowych trzech dolarów, może podróż tę odbyć zupełnie wygodnie w normalnym wagonie, posiadającym 60 miejsc, wygodnych, i czystych. Dla pragnących podróżować zupełnie skromnie istnieją jeszcze t. zw. „second class cars", znacznie prymitywniejsze i przeznaczone, za zniżoną opłatą, przeważnie dla emigrantów. Oprócz tego istnieją jeszcze od-

p. HENRYK DAMENSTEIN

który podaje się za pracownika naszego wydawnictwa,

NIE JEST NIM.

Wydawnictwo OSTRZEGA wszystkich przed dokonywaniem z wymienionym jakichkolwiek tranzakcyj, gdyż Wydawnictwo nic wspólnego z nim nie ma i nie odpowiada za żadne sumy wpłacane na jego ręce.

dzielne przedziały dla wycieczek, pragnących pozostawać w swojem towarzystwie.

Tak więc z tą zasadą powszechnej równości na kolejach amerykańskich nie jest znowu tak źle...

Zaledwie zdążyliśmy zająć miejsca, kiedy rozległ się okrzyk „All aboard", i w tej samej chwili, bez najmniejszego wstrząśnienia pociąg ruszył z miejsca. Długa jazda w tunelu... Sami nie wiemy w jaki sposób przebyliśmy krótką drogę pod dnem Hudsonu. Zatrzymujemy się w New Jersey, gdzie odczepiają dotychczas nas ciągnącą lokomotywę elektryczną i przyczepiają „prawidłową" parową. Z punktu rozwijamy wielką szybkość i posuwamy się bez wstrząsów przez przedmieścia stolicy, ciągnące się wielkim pasem wzdłuż linji kolejowej.

W wagonie rozpoczyna się tymczasem normalne „życie". Przedewszystkiem zjawia się sprzedawca gazet ze swym ruchomym straganem, na którym systematycznie ułożone są gazety w ten sposób, że podróżny jednym rzutem oka ogarnia wszystko. Sprzedawca bardzo dyskretnie obchodzi wagon, nie narzucając się nikomu i bez słowa prezentując swój towar. Wślad za nim zjawia się konduktor, który jest również uosobieniem dyskrecji. Nie przeszkadzając nikomu z podróżnych spokojnie przegląda bilet, położony przez podróżnego na specjalnem miejscu, na stoliku, i oddala się. W wagonach, w których niema stolików, podróżni zatykają swoje bilety za wstążki kapeluszy, a kondutor najspokojniej w świecie wyjmuje je sobie stamtąd i wkłada z powrotem.

Przed oknami pędzącego ekspresu zmienia się tymczasem krajobraz. Za Pattenbergiem obok plantu kolejowego ciągną się na przestrzeni całych kilometrów sady brzoskwiniowe i morelowe, gdyż okolica ta, obok Kalifornji, jest największym dostawcą owoców Unji. Za Philipsburgiem mijamy most na Delaware i wjeżdżamy do Pensylwanji. Po raz pierwszy pociąg zatrzymuje się w Easton, siedzibie depot naszej kompanji kolejowej, słynnej ze swego wielkiego kolegjum przezbiterjańskiego. Coraz częściej przebiegają teraz przed naszemi oknami miasta i miasteczka przemysłowe, o nazwach żywcem wziętych z biblji. Dojeżdżamy do „najświętszego" z pośród nich — Bethlehem.

Jakkolwiek Amerykanie starają się wmówić cudzoziemcowi, że Bethlehem jest centralnym punktem oświatowym wschodniej części Unji, miasto to bynajmniej nie nosi charakteru cichego miasteczka uniwersyteckiego, jakie spotykamy w Europie. Prawda, że w Bethlehem znajduje się słynny uniwersytet Lehigh oraz cały szereg szkół wyższych i średnich, ale znajduje się tam również „Bethlehem Steel Company", centralny punkt ciężkiego przemysłu Stanów.

Czary przyrody posiadają jednak to do siebie, że wzbudzają apetyt. Przechodzę do wagonu restauracyjnego. Wielkie okna, pozwalające w dalszym ciągu na obserwowanie okolicy, wygodne krzesła, dobra wentylacja, śnieżne nakrycia stołów — oto pierwsze wrażenie. Następnem wrażeniem jest — starszy steward, który stoi już od sekundy przy stoliku i patrzy rozmarzonym okiem w przestrzeń, zapomniawszy na moim stole swój blok. Patrzę na niego i nie rozumiem przyczyny tego rozmarzenia. Sąsiedzi moi połykają tymczasem lunch, a ja połykam okiem stewarda. Sytuacja staje się cokolwiek naprężona...

Odpręża się ona dopiero w chwili, kiedy do stolika mojego przysiada się jeszcze jeden podróżny i najspokojniej w świecie bierze, „zapomniany" przez stewarda blok i zapisuje na nim co pragnie jeść.

Chwytam w lot również blok i wypełniam na nim kartę. Z rozmowy z moim nowym sąsiadem dowiaduję się, że w całej Ameryce istniej zwyczaj w pociągach, polegający na tem, że zleceń nie przyjmuje się ustnie. Sprawia to wprawdzie nieraz wiele kłopotu farmerom, których ręce wdrożone są do władania pługiem, nie zaś piórem, ale w rezultacie powoduje jasność i wyraźność dyspozycji, co jest w Stanach nadzwyczaj cenione.

„Czarny Djament" mknie tymczasem nieprzerwanym pędem na północo - wschód. Jeszcze sześć godzin jedziemy bez przerwy, w takt dzwonka parowego, umieszczonego na lokomotywie, aż wpadamy całym rozpędem na stację w Buffalo.

Czarny portjer naszego wagonu, zaopatrzony w wielką pendzlowatą szczotkę, starannie czyści każdego, wysiadującego z pociągu, wynosi walizki i ustawia je rzedem na peronie, i szczerząc białe zęby, z uśmiechem przyjmuje od pasażerów tradycyjne „Quarters„ — monety 25-o centowe

Wycieczki z Polski

w lipcu i sierpniu

W dziale tym zamieszczamy materjał nadesłany nam przez biura, organizujące wycieczki. Biura podajemy w kolejności alfabetycznej. Informacje w odnośnych biurach, dla rocznych zaś abonentów naszych również bezpłatnie za pośrednictwem „Służby Informacyjnej" „Wiadomości Turystycznych".

„Bałkany"

2 lip. Wypoczynkowa do Warny, 30 dni, z Warszawy.
16 lip. Wypoczynkowa do Warny, 30 dni, z Warszawy.
20 lip. Wypoczynkowa do Cetatea Alba (Akkerman), 30 dni, z Warszawy.

Francopol

2 lip. Morze Czarne. Wypoczynkowa, 29 dni, z Warszawy.
2 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, z wypoczynkiem na Rivierze, 27 dni, z Warszawy.
2 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu 10 dni, z Warszawy.
7 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 14 dni, z Warszawy. Morska.
15 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 10 dni, z Warszawy.
18. lip. Fjodry Norweskie i Nordkap. 15 dni. Morska. Z Warszawy.
25 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 14 dni, z Warszawy. Morska.
2 sierp. Wystawa Kolonjalna w Paryżu. 10 dni. Z Warszawy.
2 sierp. Wystawa Kolonjalna w Paryżu. 28 dni. Samochodowa. Z Warszawy.
3 sierp. Jugosławia, wypoczynkowa. 22 dni. Z Warszawy.
6 sierp. Morze Północne. 11 dni. Morska. Z Gdyni.
10 sierp. Wystawa Kolonjalna w Paryżu. Morska 14 dni. Z Gdyni.
16 sierp. Wystawa Kolonjalna w Paryży. 10 dni. Z Warszawy.
25 sierp. Wystawa Kolonjalna w Paryżu. 14 dni. Morska. Z Gdyni.

Icar

12 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 8 dni. Z Warszawy.
31 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 8 dni. Z Warszawy.
15 sierp. Wystawa Kolonjalna w Paryżu. 8 dni. Z Warszawy.

Liga Morska i Kolonjalna

8 lip. Kopenhaga, Havre, Paryż i z powrotem. 19 dni. Z Warszawy.
11. lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 10 dni. Z Warszawy.

Linja Gdynia — Ameryka

18 lip. Fjordy Norwegji, 16 dni, z Gdyni.
25 lip. Kopenhaga, 5 dni, z Gdyni.
29 lip. Stany Zjednoczone A. P., 28 dni, z Gdyni.

Orbis

6 lip. Wybrzeża Dalmacji, 14 dni, z Krakowa.
10 lip. Rzym i Neapol, 15 dni z Krakowa.
11 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 7 dni, z Krakowa
17 lip. Padwa i Wenecja, z Krakowa.
18 lip. Fjordy w Norwegji, 15 dni, z Krakowa.
21 lip. Polska Zachodnia, 29 dni, z Gdyni.
27 lip. Bornholm, 5 dni, z Gdyni.
29 lip. Ocean Atlantycki, 30 dni, z Gdyni.
1 sierp. Brzegi Dalmacji. 13 dni. Morska. Z Krakowa.
1 sierp. Wystawa Kolonjalna w Paryżu. 7 dni. Z Krakowa.
5 sierp. Egipt, Palestyna, Turcja, Włochy. 24. dni. Z Krakowa.
5 sierp. Budapeszt i Warna. 24 dni. Z Warszawy.

Polturyst

3 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 10 dni, z Warszawy.
10 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 12 dni, z Warszawy.
20 lipca Okrężna Włochy — Riviera fr. — Paryż (Wystawa) 21 dni, z Warszawy.

Wagons Lits Cook

3 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 11 dni. Z Warszawy i z Poznania.
6 lip. Włochy i Grecja. 22 dni. Z Warszawy.
9 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 11 dni. Z Warszawy i z Poznania.
14 lip. Dalmacja, 17 dni. Z Warszawy.
17 lip. Danja, 18 dni. Z Warszawy i Gdyni.
27 lip. Włochy i Grecja 21 dni. Z Warszawy.
28 lip. Wyspy Kanaryjskie i Madera, 27 dni. Z Warszawy.

Worms et Cie

1 lip. Wystawa Kolonjalna w Paryżu, 12 dni, z Warszawy.
1 sierp. Wystawa Kolonjalna w Paryżu. 12 dni. Z Warszawy.

Lipiec i sierpień zagranicą

Anglja

LIPIEC:

do 4. Lawn Tennis. Międzynarodowe Mistrzostwa Amatorów, Londyn.
1—4. Wioślarstwo. Henley Regatta, Henley-on-Thames.
1—2. Pokaz kwiatów. Cheltenham.
1—2. Wystawa Rolnicza, Peterborough.
1—4. Wystawa koni i psów myśliwskich, Aldershot.
1. Wystawa psów myśliwskich, Peborough.
3. Otwarcie Kongresu Uniwersytetów W. Brytanji.
3—4. Lekka Atletyka, Mistrzostwa Amatorów, Londyn.
4. Wyścigi Konne, Dublin.
4—11. Turniej Muzyczny, Bournemouth.
5. Święto tradycyjne „Parlamentu Wolnego", Isle of Man.
6. Krokiet. Turniej. Londyn.
6—8. Krikiet. Oxford-Camridge, Londyn.
6—11. Lawn Tennis. Turniej otwarty, Fenixtowne.
6—18. Strzelanie do puszek, Turniej Międzynarodowy, Bisley k. Londynu.
7—18. Wystawa Rolnicza, Warwick.
8. Pokaz kwiatów, Londyn.
8. Wyścigi konne, Dublin.
8. Polov. Dominja - Rochehampton Londyn.
8. British Empire Garden Party, Londyn.
10—11. Wyścigi konne, Chepstow.
10—11. Kriket. Eaton-Harrow, Londyn.
12—13. Pokaz koni, Cahirmee (Irlandja).
12—13. Regaty, Ulster.
13—14. Wyścigi motocyklowe. Irlandzkie zawody eliminacyjne. Irlandja.
13—18. Lawn Tennis. Turniej Otwarty, Frinton-on-Sea.
13—18. Lawn Tennis. Turniej Otwarty, Brockenhurst.
13—18. Lawn Tennis. Turniej Otwarty o mistrzostwo Walji, Newport, Mon.
14—16. Wystawa Rolnicza, Huddersfield.
14—15. Pokaz Kwiatów, Tunbridge Wells.
14. Pokaz Goździków, Londyn.
15—18. Uroczystości historyczne, Tewkesbury (Gloucestershire).
17—18. Wyścigi Konne. Meeting Eclipse. Sandown Parc.
18. Lekka Atletyka. Harvard i Yale przeciwko Oxford i Cambridge. Londyn
20—25 Lawn-Tennis. Tydzień championatów w całem państwie.
20—25 Lawn Tennis. Turniej Otwarty. Bangor (Półn. Irlandja)).
20—28. Muzyka. 9 Święto Muzyczne Międzynar. Tow. Współczesnej muzyki. Oxford i Londyn.
21—22. Wystawa Rolnicza. Tombridge Wells.
21—25. Doroczny kongres Brytyjskiego Tow. Medycznego Eastebourne.
21—23. Wyścigi Konne. Irlandzki Oaks. Curragh.
22—24. Strzelanie z łuku. Grand National. Oxford.
26. Pielgrzymka do Croagh Patrick, Country Mavo.
28—31. Wyścigi konne, Gootwood.
29—30. Wyścigi konne, Galway.

Sierpień:

1—3. Lawn Tennis. Harvard i Yale przeciwko Oxford i Cambridge, Eastbourne.
do 8. Wystawa Sztuk Pięknych Królewskiej Akademji. Londyn.
1—2. Wioślarstwo. Regaty na Tamizie dla przewoźników zaw. Londyn.
1—3 Wyścigi Konne. Leopardstown k/Dublina.
3. Święto banków.
3—8 Święto Śpiewacze Walji „National Eisteddfod", Bangor.
3—8 Lawn Tenis. Turniej Otwarty, Sea ton.
3—23. Uroczystości Teatralne „Angielski dramat od 16 wieku do dnia dzisiejszego", Malvern.
3. Wyścigi Samochodowe. Wyścig Otwarty, Brooklands k/Londynu.
4—7. Pokaz koni i zawody konne, Dublin.
4—6. Wyścigi konne, Brighton.
4—8 Uroczystości wojskowe, Tidworth.
4—8. Królewskie Regaty, Cowes (Isle of Wight).
7. Wystawa Rolnicza, Tring.
8—16. Irlandzkie uroczystości „Taliteann" i mistrzostwa golfa, Dublin.
10—11. Golf. Mistrzostwa Pań Irlandji (międzynar.) Woodbrooke.
10—15 Lawn Tennis. Turniej Otwarty, Berwick-on-Tweed.
15—15. Lawn Tennis. Turniej Otwarty. Teignmouth.
11—12. Pokaz kwiatów. Międzynarodowa wystawa gladjolusów (mieczyków) Londyn.
11—12. Golf. Irlandzki Turniej Amatorów (międzyn.) Miltown k/Dublina.
11—15. Golf. Turniej „Eden", St. Andrews.
12. Początek sezonu polowań na bażanty.
12. Regaty jachtów i karnawał, Felixtowe.
12—13. Regaty o puhar Alberta Southsea.
13. Golf. Mistrzostwa Zachodniej Irlandji ,Rosses.

Włochy

(Z powodu nadesłania nam tylko planu lipcowego, ograniczamy się do podania atrakcyj włoskich od 1 do 15 lipca).

Como.
12. Wyścigi motocyklowe „Lario".

Florencja.
14. Otwarcie letnich kursów dla cudzoziemców w Królewskim Uniwersytecie.

Medjolan.
1—8. Wyścigi konne w San Siro.

Padwa.
Uroczystości ku czci Św. Antoniego Padewskiego.
1—15. Uroczytości ku czci Matki Boskiej w balizyce i katedrze.

Perugia.
1. Otwarcie kursów dla cudzodziemców w Królewskim Uniwersytecie.

Rzym.
Kwartalna Wystawa Sztuki Włoskiej.
5. Otwarcie kursów architektury włoskiej dla cudziemców.
7. Otwarcie letnich kursów dla cudzoziemców w Towarzystwie Włosko-Amerykańskiem.
10. Włoski Lot Okrężny (Rzym-Palermo-Rimini-Wenecja-Turyn-Rzym). Międzynarodowe zawody lotnicze Aeroklubu Włoskiego o nagrodę 500.000 lirów.

Siena.
2. Wyścigi konne „Palio" na Piazza del Campo.
12. Otwarcie letnich kursów dla cudzoziemców w Królewskim Uniwersytecie.

Susa.
5. XII. Wyścigi górskie Susa-Montcenis. Międzynarodowe zawody dla samochodów wyścigowych i sportowych.

Turyn.
5. Wyścigi konne w Mirafiori.

Varese.
10. Otwarcie letnich kursów Instytutu Kultury Medycznej.

Kolejnictwo

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA KOLEJOWA W STOCKHOLMIE.

Obecnie odbywa się w Stockholmie konferencja Międzynarodowej Komisji Transportów, w której biorą udział przedstawiciele prawie wszystkich europejskich Zarządów Kolejowych. Polskie Koleje reprezentuje na konferencji Dyrektor Departamentu Handlowo-Taryfowego mgr. Z. Taszycki i radca Ministerstwa dr. Pierzchała.

Konferencja obraduje nad szeregiem wniosków, dotyczących usprawnienia i przyśpieszenia międzynarodowych transportów towarów.

KOLEJ ELEKTRYCZNA MUNCHEN - AUGSBURG.

Kolej elektryczna München-Augsburg, będąca częścią linji Salzburg-München-Stuttgart została zelektryfikowana i ruch na niej jest już otwarty. Oszczędność czasu, osiągnięta wskutek elektryfikacji na tym odcinku, wynosi 46 minut.

Na pozostałym odcinku wymienionej linji elektryfikacja ma być wprowadzona w najbliższym czasie.

BILETY TERMINOWE W CZECHOSŁOWACJI.

Czechosłowacja wprowadziła bilety terminowe na okres od 1 maja do 1 września r. b. Bilety te mają ważność w ciągu 15 dni lub miesiąca w obrębie jednej, lub więcej dyrekcyj kolejowych oraz w okolicach Prahi i w obrębie Tatr. Zniżka wynosi od 50 do 75% taryfy normalnej. Zamówienia przyjmują ją wszystkie stacje kolejowe w Czechosłowacji.

PASAŻEROWIE 3 KL. W WAGONACH RESTAURACYJNYCH.

Koleje Szwajcarskie pozwoliły od dn. 15 maja na nieograniczone przebywanie pasażerów 3 klasy w wagonach restauracyjnych.

WAGONY SYPIALNE ANGLJA — — FRANCJA — SZWAJCARJA.

Pasażerowie 2-ej klasy przyjmowani są obecnie do następujących pociągów: Calais - Delle - Interlaken, Calais-Delle-Brig, Boulogne-Luzern, Calais-Basel i Calais-Chur (w pociągach 177/198).

W Engadine-Expreesie oraz w ekspresie Arlberg-Orient pasażerowie II klasy nie mogą odbywać w dalszym ciągu podróży.

GOLDEN MOUNTAIN EXPRESS.

W dniu 15 czerwca otwarta została komunikacja za pomocą nowego pociągu pulmanowskiego, pomiędzy Montreux i Interlaken. Nowy pociąg, noszący nazwę wymienioną w tytule, składa się z bardzo wygodnych nowych wagonów sypialnych Szwajcarskiego Towarzystwa.

PRZEBUDOWA DWORCA W ZURICHU.

Rana Nadzorcza Szwajcarskich Kolei Związkowych, uchwaliła wykończenie dworca w Zürichu kosztem dalszych 6,8 miljonów fr.

MIESIĘCZNE BILETY PERONOWE.

Niemieckie koleje w prowadziły od dnia 1 czerwca miesięczne bilety peronowe. Cena biletu takiego wynosi 5 mk.

DOSTARCZANIE BAGAŻU DO MIESZKAŃ.

Tytułem próby wprowadzono dostawę bagażu pasażerskiego do mieszkań w Berlinie. Podróżny, pragnący skorzystać z tego udogodnienia, wypełnia w wagonie odpowiedni formularz i wręcza go konduktorowi, poczem bagaż jego natychmiast zostaje mu dostarczony do mieszkania.

Narazie inowacja ta wprowadzona została w pociągach pośpiesznych, przybywających do Berlina z Halle, Lipska i Drezna.

WYKUPIONA LINJA.

Niemieckie konsorcjum wykupiło kolej linową, łączącą austrjackie miasteczko Reutt z Zugschpitz. Kupno to odbyło się przy cichem sfinansowaniu przez zarząd bawarskiej linji Zugschpitz, dla której austrjacka kolej stanowiła konkurencję.

PODWYŻKA TARYFY WE FRANCJI.

Francuskie towarzystwa kolejowe wystąpiły do rządu z wnioskiem podwyżki taryf osobowych do wysokości pięciokrotnej taryfy przedwojennej. Sfery rządowe zapatrują się na ten projekt zasadniczo przychylnie.

ELEKTRYFIKACJA W BELGJI.

Rząd belgijski rozpatruje obecnie plany elektryfikacji kolei, zakreślone na wielką skalę. W pierwszej linji mają być zelektryfikowane koleje Bruxelles — Anvers i Bruxelles — Arlon.

ELEKTRYFIKACJA LINJI GENEVA— VENTIMIGLIA.

Na zelektryfikowanej linji Geneva—Ventimiglia otwarty został ruch. Zupełnie pozbawienie dymu na linji, tak obfitujące w tunele, oznacza wielki postęp. Przeciętna szybkość pociągów wynosi 75 klm., na niektórych zaś odcinkach, jak Borgio-Albeny, dochodzi ona do 100 klm. Prace nad elektryfikacją tej linji trwały 2 lata.

ELEKTRYFIKACJA WE WŁOSZECH.

Zarząd kolei włoskich przystępuje do elektryfikacji linij w Piemoncie i Ligurji, oraz linij, wiodących z Turynu do Alp. Prace mają być prowadzone w jaknajszybszem tempie.

MIĘDZYNARODOWA SZEROKOŚĆ NA KOLEI BAGDADZKIEJ.

Wbrew pierwotnym zamiarom, linja kolejowa Haifa—Bagdad otrzymać ma międzynarodową szerokość torów, zamiast planowanej wąskiej. W ten sposób nowa linja będzie mogła być włączona do sieci międzynarodowej.

NOWA LINJA W MEKSYKU.

Zarząd kolei państwowych w Meksyku przeprowadza obecnie pertraktacje z towarzystwem Missouri-Pacific w sprawie budowy nowej linji, mającej łączyć Eagle — Pass z siecią wymienionego towarzystwa.

Automobilizm

PISA - VOLTERRA - SAN GIMIGNANO - SIENA.

Wielka linja autokarowa Pisa-Volterra-San Gimignano-Siena została już otwarta. Toskanja uzyskała w ten sposób pierwszorzędną linję komunikacyjną i turystyczną. Narazie autokary kursują 2 razy tygodniowo w każdą stronę. Odjazdy z Pisy w poniedziałki i czwartki, Sieny we wtorki i piątki.

SAMOCHODEM DO WENECJI.

Prace nad budową mostu, łączącego Mestre z Venezią, rozpoczęte, jak wiadomo, w dniu 23 kwietnia r. b. posuwają się naprzód tak intensywnie, że kierownictwo budowy ustaliło już dzień otwarcia komunikacji — 21 kwietnia 1933 r.

Most ten umożliwi samochodom i innym pojazdom wjazd do miasta lagun.

SŁUŻBA TURYSTYCZNA FIRENZE — RAVENNA—VENEZIA.

Societa Automobilistica Dolomiti w Cortina d'Ampezzo zorganizowała stałą służbę turystyczną autokarową na linji Firenze — Ravenna — Venezia. Prawidłowy ruch rozpoczął się w dniu 15 czerwca. Odjazdy z Firenze w poniedziałki, środy i piątki o godz. 8-ej. Przyjazdy do Venezii w środy, piątki i soboty o godz. 19.30. Odjazdy z Venezii w te same dnie co z Firenze. Cena biletu powrotnego L. 300. Po drodze zwiedzanie Bologny, Ferrary i Padwy. Wszyskie autokary zatrzymują się w drodze na ½ godziny w Predappio Nuova, miejscowości, w której urodził się premjer Mussolini.

PIERWSZY MOST NA EUFRACIE.

Societe d'Entreprises Françaises wykończyło budowę mostu na Eufracie, przeprowadzoną na rachunek rządu syryjskiego. Nowozbudowany most jest wogóle pierwszym mostem na tej rzece i znajduje się on koło Deir-Ez-Zor. Długość jego wynosi 460 m.

Ponieważ jednocześnie droga z Damaszku do Deir-Ez-Zor zostaje obecnie przebudowywana na szosę, Syrja zyskuje bardzo ważną arterję komunikacyjną.

WIEDEŃ — BUDAPESZT.

Na linji tej odbywa się obecnie stała komunikacja autobusowa. Przejazd z Wiednia (Schwarzenbergplatz) do Budapesztu (Vörösmartyplatz) trwa 6 godzin.

Lotnictwo

NOWA POLSKA LINJA LOTNICZA

Tow. „Polskie Linje Lotnicze Lot" przystępuje w najkrótszym czasie do uruchomienia nowej linji lotniczej Warszawa — Wilno.

Linja ta stanowić będzie część odcinka trasy, łączącej Warszawę z państwami Bałtyckiemi, wskutek czego uzyskane zostanie połączenie lotnicze z Bukaresztu do państw Bałtyckich przez Warszawę za pomocą nowej linji, jednocześnie zaś pozyska się w ten sposób połączenie Wiednia i Pragi z wymienionemi państwami.

Próbne loty rozpoczną się w najbliższym czasie, regularna komunikacja zaś uruchomiona zostanie prawdopodobnie już na jesieni r. b.

Jako lotnisko w Wilnie przewidywane jest lotnisko wojskowe, na którem dokonane zostaną odpowiednie przeróbki.

BELGJA — NORWEGJA

„Norsk Luftruter A. B." oraz belgijskie towarzystwo lotnicze „Sabena" projektują otwarcie w krótkim czasie stałej linji lotniczej z Norwegji przez Danję do Belgji.

BERLIN — SZANGHAJ w 5 i pół dnia.

W połowie czerwca otwarta została komunikacja, narazie tylko pocztowa, pomiędzy Berlinem i Szanghajem. Lina powietrzna wynosi na tej przestrzeni około 10.000 kilometrów. Podróż koleją trwa 16 do 17 dni, komunikacja lotnicza zaś przebywa ją w 5 i pół dnia.

Trasa prowadzi z Berlina przez Królewiec do Moskwy (Deruluft), dalej przez Kazań, Swierdłowsk, Nowosibirsk, Krasnojarsk, Irkuck do Czyty (WGWF), z Czyty do Mandżurji koleją, dalej zaś do Szanghaju, Pekinu i Nankinu znowu drogą powietrzną (Eurasia).

OMNIBUS POWIETRZNY KOLN — FRANKFURT.

Od 1 czerwca pomiędzy Kolonją i Frankfurtem (M) kursuje omnibus powietrzny Lufthansy. Komunikacja odbywa się 7 razy dziennie i kurs trwa godzinę. Cena za przelot mk. 23.— (2 klasa pociągu pośpiesznego mk. 19.—.). Do ceny tej wliczone są również przewozy w obydwu miastach od i do lotniska.

Żegluga

NOWE OLBRZYMY.

Pomimo ciężkiego kryzysu, przeżywanego również przez towarzystwa okrętowe, w obecnej chwili znajduje się w budowie nie mniej, niż 7 wielkich okrętów, z których 5 przewyższy wymiarami największe dotychczas istniejące okręty.

Tak więc Cunard Line buduje obecnie „Super Aquitanię" — 73.000 ton (o 17 t. więcej niż „Majestic" tejże kompanji, dawniejszy „Bismarck"), White Star buduje „Oceanic'a" — 60.000 ton., Compagnie Generale Transatlantique w St. Nazaire buduje okręt o 60.000 t., Unites States Line — również dwa okręty po 60.000 t., włoskie linje Navigazione Generale Italiana i Lloyd Sabaudo — każda po okręcie 50.000 t. W sferach okrętowych Ameryki mówią również o budowie ósmego okrętu Cunard Line, równego „Super Aquitanii".

Ogromny ten wyścig ma za zadanie stworzenie jaknajszybszej komunikacji z Europą. Najwolniejszy z wymienionych okrętów będzie osiągał 50 klm. na godzinę, najszybszy zaś 55.

Ciekawe są wymiary „Super Aquitanji", mianowicie: długość 1018 stóp, szerokość 112 stóp, wysokość 100 stóp. Przy budowie okrętu tego doki stoczni Clyde musiały być powiększone o 300 stóp.

EXPRESS TRIEST — ALEXANDRIA.

Lloyd Triestino uruchamia wkrótce ekspresowe połączenie Triest — Aleksandrja, za pomocą swego nowego okrętu motorowego „Victoria".

Próbne jazdy pozwoliły „Victorii" na osiągnięcie szybkości 22 mil m., co stanowi nowy rekord okrętów motorowych. Pierwszy regularny rejs miał odbyć się w dniu 27 czerwca.

NEAPOL — LYBIA.

Citra zaprowadziła stałą komunikację między Neapolem a Bengasi i Tripolisem, co 8 dni. Dotychczas okręty odchodziły co 14 dni.

FUZJA NIEMIECKICH KOMPANIJ.

Prasa angielska notuje świeżo zawartą fuzję między linjami Hamburg — Amerika, Norddeutscher Lloyd, Hamburg — Südamerikanische Dampfschiffahrts — Gesellschaft i Królewskim Holenderskim Lloydem.

Zasadniczym celem zjednoczenia jest unormowanie obsługi linij południowoamerykańskich, co nastąpić ma w ten sposób, że na linjach tych kursować mają tylko okręty linji Hamburg — Süd, przyczem Norddeutscher Kloyd i Hamburg — Amerika Line posiadać będą na rejsach tych tylko po jednym okręcie pasażerskim. Okręty luksusowe natomiast będą należały wyłącznie do do Hamburg-Sud, przyczem ta ostatnia linja podejmuje się również obsługi portu w Bremie.

W związku z tem nastąpią również pewne przegrupowania osobiste w składach zarządów poszczególnych linij Dwaj mianowicie członkowie zarządu Hamburg-Süd wstąpią do zarządu Hapag-Lloyd-Union, i dwaj członkowie wymienionej grupy — do zarządu Hamburg-Süd.

Będzie to w całej pełni więc syndykat.

PRZYSPIESZENIE KOMUNIKACJI CALAIS — DOVER.

Pomiędzy Calais i Dover kursuje obecnie nowy pośpieszny parostatek „Cote d'Azur", przebywający kanał w 50 minut. „Cote d'Azur" posiada długość 103 m., szerokość 13.7, m., wysokość 7,92 m. i wyporność 2600 ton. Podczas próbnej jazdy osiągnął on szybkość 23.25 mil na godzinę.

Zarządzenia

Nowa taryfa

Z dniem 1 lipca r. b. wchodzi w życie nowa taryfa pocztowa, telegraficzna i telefoniczna, wprowadzona przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów zupełnie niespodziewanie.

Taryfa ta stanowi naogół wielką podwyżkę dotychczasowych opłat, w komunikacji zagranicznej dochodzącą do 140%,i w komunikacji telefonicznej zaś do wysokości 20%.

Plusem nowj taryfy jest wprowadzenie opłat „miejscowych", za korespondencję w obrębie tej samej miejscowości. Opłaty te wynoszą dla listów do wagi 20 gr. — 15 groszy, dla kart pocztowych — 10 gr.

Godnem zanaczenia jest również zmniejszenie maksimum wagi dopuszczalnej za najmniejszą opłatą taryfową. Tak np. list zagraniczny, obecnie frankowany sumą 60 gr. (dawniej 50 gr.) może posiadać maksymalną wagę 20 gr., podczas gdy dotychczas waga jego dochodzić mogła do 50 gr. Według nowej taryfy list zagraniczny o dawnej wadze maksimalnej, t. j. 50 gr. kosztuje zł. 1.20. Podwyżka zatem w tej kategorji 140%, co nie jest już bagatelą.

Podwyżka taryfy da się boleśnie odczuć w obecnych czasach, przy obrotach zmniejszonych do minimu i coraz gorszem położeniu ekonomicznem całego społeczeństwa.

Dla rozwoju komunikacji międzynarodowej podwyżka taryfy również jest wielkim ciosem.

Szczegółową taryfę podajemy poniżej w myśl „Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej" z dn. 30 czerwca 1931 r. Nr. 57.

1) Wprowadza się miejscowe listy i kartki pocztowe za zniżoną opłatą, a mianowicie:

Listy: a) prywatne do 20 gramów — 15 gr., ponad 20 gramów do 250 gr. — 25 gr. ponad 250 gramów do 500 gramów — 40 groszy; b) urzędowe do 20 gramów — 15 groszy, ponad 20 gramów do 250 gr. — 25 groszy, ponad 250 gramów do 2000 gr. — 35 groszy.

Kartki pocztowe: pojedyncze — 10 gr., z opłaconą odpowiedzią — 20 groszy.

2) W obrocie zagranicznym za listy i kartki pocztowe ustala się następujące opłaty:

Listy: do 20 gramów 60 groszy (dotychczas 50 gr.), za każde dalsze 20 gramów — 30 gr., do Austrji, Czechosłowacji, Rumunji i Węgier do 20 gramów 50 gr. (dot. 40 gr.), za każde dalsze 20 gramów — 30 gr.

Kartki pocztowe: pojedyncze — 35 gr. (dotychczas 30 gr.), z opłaconą odpowiedzią — 70 gr. (dot. 60 gr.), do Austrji, Czechosłowacji, Rumunji i Węgier pojedyncze — 30gr. (dotychczas 25 gr.), z opłaconą odpowiedzią 60 gr. (dot. 50 gr.).

3) Wprowadza się telegramy miejscowe za opłatą po 5 gr. od wyrazu, plus 25 gr. opłaty zasadniczej od telegramu.

4) Obniża się opłaty za telegramy listowne „L. T." na: 5 gr. od wyrazu, najmniej 100 gr., plus 25 gr. zasadniczej opłaty.

5) Obniża się opłaty abonamentowe na sieciach, zaliczonych do grupy I (z ilością do 20 abonentów), a mianowicie: kategorja abonentów I — z 8 na 6 zł., II — z 12 na 10, III — z 16 na 14.

Obniża się opłaty abonamentowe towarzyskie: we dwójkę z 6 na 5 zł., we trójkę z 5 na 4, w czwórkę z 4 na 3 zł.

6) Znosi się rozmowy powiatowe za odrębną opłatą. Opłaty za rozmowy na terenie powiatu z wyjątkiem katowickiej sieci okręgowej i warszawskiej podmiejskiej, obowiązują jak za rozmowy międzymiastowe.

7) Zmienia się stawki za rozmowy międzymiastowe na odległość ponad 25 — 50 klm. ze 100 gr. na 120 gr. i za rozmowy 50 — 1ŚŚ klm. ze 160 na 200 gr.

BEPŁATNE WIZY DO BUŁGARJI.

Od 1 czerwca do 30 sierpnia, osoby udające się do Bułgarji w celach wypoczynkowych i kuracyjnych, otrzymują wizy bezpłatnie.

Rząd bułgarski postanowił również udzielać bezpłatnych wiz w ciągu całego roku dziennikarzom, literatom, uczonym, studentom, sportowcom i profesorom, z tem jednak, że winni oni podróżować grupami, nie mniejszemi, niż po 5 osób.

POBYT W PERSJI.

Parlament perski uchwalił nowe przepisy, dotyczące ruchu cudzoziemców. Zgodnie z przepisami temi policja ma prawo udzielania tymczasowych pozwoleń na pobyt lub wyjazd z granic kraju tym z pośród cudzoziemców, którzy dla jakichkolwiek powodów nie posiadają paszportów. Jednocześnie rada ministrów może zabronić cudzoziemcom przebywania w poszczególnych prowincjach Persji.

JAK GRECJA POPIERA SWOJĄ TURYSTYKĘ.

Na ostatniem posiedzeniu rady ministrów postanowiono, w celu poparcia rozwoju turystyki w Grecji, zwolnić od opłat porta grecką Centralę Turystyczną, zakupić specjalny okręt turystyczny, oraz złagodzić znacznie przepisy celne, stosowane względem turystów.

NOWE KOMORY CELNE W SZWAJCARJI.

Od 1 czerwca otwarte zostały urzędy celne. na dworcu w Interlaken, (do 31 sierpnia), oraz w Zermatt (do 30 września). Do obydwu punktów może być wyprawiany bagaż pasażerski bezpośrednio ze wszystkich stacyj zagranicznych.

PODWYŻSZENIE OPŁATY.

Opłata za przyjazd do Indyj Holenderskich podwyższona została z 100 Gld. do 150.

Hotele polecone

Hôtels récommandés. Empfohlene Hotels. Hotels recommended.

Białystok hotel Ritz.
Bielsko hotel Prezydent.
Bydgoszcz

HOTEL DWORCOWY
ul. Zygmunta Augusta 9.

Bystra pensjonat Helena.
Zakład klimatyczno leczniczy „Uzdrowisko"
Częstochowa hotel Polonia.
Gdynia hotel Riwiera Polska.
Grodno hotel Europejski.
Grudziądz hotel Centralny.
Inowrocław hotel de France.
Jaremcze hotel Skrzyńskiego.
Kalisz hotel Europa.
Katowice hotel „Monopol".
hotel Savoy.
Kielce hotel Bristol.
Kolomyja hotel Grand.
Kraków hotel Polonia.
hotel Francuski.
hotel Grand.
hotel Pollera.
Krynica Dom Zdrojowy-hotel
hotel pensjonat Lwigród.
Lublin hotel Europejski.
Lwów hotel Georgea.
hotel Krakowski.
Łódź hotel Grand.
hotel Savoy.
Nowy Sącz hotel Imperjal.
Ostrów Wlkp. hotel Polski.
Piotrków hotel Polski.
Poznań hotel Bazar.
hotel Continental.
hotel Monopol.
Rabka-Zdrój hotel-pensj. Sławomir.
hotel-pensjonat „Pod Opatrznością".
pensjonat „Luboń".
pensjonat „Orzeł".
Radom hotel Europejski.
Sambor hotel Bristol.
Siedlce hotel Europejski.
Sosnowiec hotel Centralny.
Stanisławów hotel Union.
Tarnopol hotel Podolski.
Tczew hotel Centralny.
Toruń hotel Dworcowy.
Truskawiec pensjonat Postój.
Ustroń pensjonat Brzezinka.
Warszawa hotel Bristol.

HOTEL BRITANIA
WARSZAWA — VARSOVIE — WARSCHAU
Nowolipie 18, tel. 344-15, 329-12.
Woda bieżąca ciepła i zimna w każdym pokoju. Ceny niskie, od 7 zł. łącznie z usługą i podatkiem miejskim.
Kuchnia na miejscu.
31

HOTEL BRÜHL
położony w środku miasta, przy ul. Fredry № 12, frontem zwrócony na ogród Saski, 3 minuty pieszo od Placu Teatralnego.
Po gruntownem odnowieniu poleca 64 pokoje i apartamenty.
Cisza, czystość, doskonałe powietrze.
Ceny pojedynczych pokojów od zł. 6.— podwójnych od zł. 14.—.
Telefony we wszystkich pokojach. Winda.
Przy hotelu pierwszorzędna restauracja spółki Brühl-Bristol.
Tel. międzymiastowy i miejski 548-00 do 548-05.

hotel Rzymski.
hotel Europejski.
hotel Polonia-Palace.

HOTEL POLSKI
Warszawa-Varsovie-Warschau
Długa 29 tel. 600-74, 428-64
Woda bieżąca ciepła i zimna w każdym pokoju. Ceny niskie, od 6 zł. Restauracja na miejscu.

Eau chaude & froide courrante dans chaque chambre. Prix moderée de zł. 6— Restaurant sur place

Fliessendes warmes & kaltes Wasser im jeden Zimmer. Ermässigte Preise, von 6 zł. an. Restaurant im Hause.
33

Wilno hotel Bristol.
hotel Europejski.
Wisła pensjonat Bukowa.
pensjon. Elżbietanka.
Zakopane hotel Bristol.
Grand-Hotel Stamary
pensjonat „Albion"
pensj. „Biały Dom"
pensjonat „Carlton"
pensj. „Jasny Domek"
pensj. „Konradówka"
pensjonat „Maraton"
pensjonat „Oaza"
pensj. „Renaissance"
pensjonat „Zawory"
hotel-pensjonat „Radowid"
Żegiestów-Zdrój hotel Dom Zdrojowy.
hotel Karolówka.
hotel „Zdrój".
Żywiec

Hotel POLONIA
Naprzeciw arcyksiążęcego pałacu i gmachu Dyrekcji.

CANNES
światowej sławy
HOTEL DU PARC
M. ELMER właść.
M. 28

BELLEVUE PALACE & Bernerhof
Bern
200 pokojów. Jedyny pierwszorzędny hotel z widokiem na Alpy Berneńskie. Pokoje z wodą bieżącą. Restauracja.
E. Eggimann, dyrektor.
M. 32

Redakcja i Administracja: Warszawa, Wilcza 10/12 telefon 8-74-12 Konto P. K. O. Nr. 16.744.

Nacz. Redaktor i Wydawca WACŁAW OLSZEWSKI. Przyj. w środy i piątki od 4 do 6 pp. Redakcja i Administracja otwarte od 10 r. do 3 pp

CENY OGŁOSZEŃ: Zwyczajne zł. 0,50 za 1 milimetr jednoszpaltowy. Strona w tekście lub za tekstem zł. 300. Strona okładki 500 zł., 1/2 str. zł. 300, 1/4 str. zł. 200. Drobne — gr. 20 za słowo. Zastrzeżenie miejsca 20%. Komunikaty według zajętego miejsca w obliczeniu milimetrowem. Tłumaczenia ogłoszeń na obce języki bezpłatnie.

PRENUMERATA kwartalna z odnoszeniem lub przesyłką pocztową zł. 2.50, roczna zł. 10.—.

ZAKŁ. GRAF. ST. MERTENSA, WARSZAWA, HOŻA 9. TEL. 8-78-09.

POLSKIE LINJE LOTNICZE

„LOT"

ROZKŁAD LOTÓW — HORAIRE AÉRIEN

Ważny od 1 kwietnia do 15 września 1931. **Valable dn 1 avril au 15 septembre 1931.**

(Czas środkowo-Europejski — heure de l'Europe Centrale)

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL. SERVICE QUOTIDIEN SAUF DIMANCHE.

Połączenia lotnicze Correspondences aériennes	Godzina odlotu i przylotu Heure de départ et d'arrivée		Kierunek Direction		Godzina przylotu i odlotu Heure d'arrivée et de départ	Połączenie lotnicze: Correspondances aériennes:
	15.50	o.	Warszawa	p.	10.10	z miastami (pour): Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Poznań, Gdańsk (Danzig), Brno, Wien.
	18.00	p.	Poznań	o.	8.00	
	15.30	o.	Warszawa	p.	9.50	
	17.20	p.	Bydgoszcz	o.	8.00	
	15.40	o.	Warszawa	p.	10.20	
	18.00	p.	Gdańsk (Danzig)	o.	8.00	
	16.00	o.	Warszawa	p.	9.30	
	18.00	p.	Katowice	o.	7.30	
z miastami (pour) Brno, Wien	10.40	o.	Warszawa	p.	15.00	z miastami (pour): Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk (Danzig)
	12.30	p.	Kraków	o.	13.10	
	* 13.00	o.	Kraków	p.	** 12.30	
	13.40	p.	Katowice	o.	11.50	
	8.00	o.	Warszawa	p.	15.20	
	10.30	p.	Lwów	o.	12.50	
Katowice-Wien połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel service quotidien sauf dimanche.	10.40	o.	Warszawa	p.	15.00	Wien-Katowice połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel service quotidien sauf dimanche
	12.30	p.	Kraków	o.	13.10	
	* 13.00 / ** 13.00	o.	Kraków	p.	* 12.30 / ** 12.30	
	13.40	p.	Katowice	o.	11.50	
	14.10	o.	Katowice	p.	11.20	
	15.55	p.	Brno	o.	9.35	
	16.10	o.	Brno	p.	9.20	
	17.10 / 15.50	p.	WIEN	o.	9.40 / 8.20	
	8.00	o.	WARSZAWA	p.	15.20	z miastami (pour). Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk (Danzig).
	10.30	p.	Lwów	o.	12.50	
	* 11.00	o.	Lwów	p.	** 12.20	
	12.30	p.	Cernauti *	o.	10.50	
	13.00	o.	Cernauti *	p.	10.20	
	15.40	p.	Galati	o.	7.40	
	16.00	o.	Galati	p.	7.20	
	17.20	p.	BUCURESTI	o.	6.00	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW — SIGNES:

[*] samoloty kursują tylko: w poniedziałki, środy, piątki, service lundi, merceredi, vendredi

[**] samoloty „ „ we wtorki, czwartki, soboty, service mardi, jeudi, samedi

o. odlot, départ

p. przylot, arrivée

* lądowanie w Cernauti dopiero po otwarciu tam lotniska, les avions ne feront escale à Cernauti qu'après l'ouverture de l'aérodrome.

POLSKIEGO BIURA PODRÓŻY

WYCIECZKI „FRANCOPOL”

WARSZAWA PARIS, NICE NEW YORK

Na Wystawę Kolonialną w Paryżu

Morskie z Gdyni

7 lipca
25 lipca
10 sierpnia
25 sierp

Lądowe z Warsza

2 lipca
16 lipca
sierpnia
6 sierpnia
2 września
16 września

Wycieczki morskie—14 dniowe. Ceny w grupie I—930, w grupie II—595 zł.

Wycieczki lądowe—10 dniowe. Ceny za wszystko w kl. II—680, w kl. III—530 zł.

Wycieczka na fjordy Norweskie i do Nordkapu

18 lipiec — 2 sierpień
Cena od zł. 500.—

Wycieczka po Morzu Północnem

KOPENHAGA - LONDYN - ROTTERDAM - KANAŁ KILOŃSKI - HOLTENAU

6 — 17 sierpnia. Ceny od zł. 375.—

Wycieczka wypoczynkowa nad Morze Czarne

BUKARESZT - WARNA - SOFJA - BEOGRAD - BUDAPESZT

2 — 30 lipiec.

Wycieczki wypoczynkowe do Jugosławji

WIEDEŃ - ZAGRZEB - SPLIT - KUPARI - ZATOKA KATORSKA - BUDAPESZT

3 — 24 sierpień
2 — 24 wrzesień

Cena zł. 840.—

Wycieczki krajowe

WODNE, KOLEJOWE, SAMOCHODOWE.

Na Wystawę z wypoczynkiem na Rivierze fr.

2 lipca
2 sierpnia
2 września

27-o dniowe wycieczki. Cena w kl. II zł. 1300.— w kl. III-ej zł. 990.—

Samochodowe na Wystawę

2 sierpnia
2 września

WARSZAWA - POZNAŃ - BERLIN - KOLONJA - KOBLENCJA - LUXEMBURG - VERDUN - REIMS - PARYŻ - LOZANNA - MONACHJUM - PRAGA - WARSZAWA.

Czas trwania 28 dni.

SZCZEGÓŁOWE PROSPEKTY, BLIŻSZE INFORMACJE ORAZ ZAPISY

POLSKIE BIURO PODRÓŻY „FRANCOPOL”

WARSZAWA, UL. TRĘBACKA Nr. 9. TELEFON 206-73.

ORAZ ODDZIAŁY „PARA”: POZNAŃ, WARSZAWA, LWÓW, KRAKÓW, KATOWICE, BYDGOSZCZ, TORUŃ.

Zakł. Graf. St. Mertensa, Warszawa, Hoża 9. Tel. 8-78-09.